
إنترناشيونال
إنترناشيونال
International
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من لندن شهريا
وتوزع فى جميع أنحاء العالم
INTERNATIONAL
إنترناشيونال يونيه 2008 / جماد أول 1429
International June 2008 / Gamada I 1429
• الإجتماع السادس والثلاثين لمجلس إدارة إتحاد الموانى البحرية العربية
• لوجيستيات تداول ونقل القمح المستورد عن طريق الموانى المصرية
• البورصات ودورها فى التنمية والنمو الإقتصادى
• قرأت لك. التنظيمات الدولية
والتنظيمات المحلية وسبل مواجهتها
• إستراتيجية النقل والتنمية فى مصر
• المتوددون إلى جلاديهم


EGYPTAIR



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
Periodical International Economic Magazine
M AMEL PRESS AND PUBLISHING COMPANY LIMTED - LONDON

المكاتب

السعودية - جدة
* مركز الربان محمد عبود للإستشارات البحرية(مسكا)
تليفون: (6533724) - (2) - (966+)
فاكس: (6533684) - (2) - (966+)

سوريا
* ربان/ رامى تحوف
محمول 0096394231001
فاكس 0096343714536

كندا
* شريف صلاح مختار
تليفون: 4167250912 - 1+

عنوان المراسلات
القاهرة Tel. +2-0122586455
إسكندرية Telefax. +2-03-4275117
العنوان: 51 ش فيكتور عمانويل - سموحة
الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية
E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

ولنا كلمة



كلام فى مشكلة لبنان الشقيق

عقد الإجتماع الطارئ لوزراء الخارجية العرب بمقر جامعة الدول العربية بحضور 13 وزيراً من بينهم طارق مترى وزير خارجية لبنان بالوكالة، ووزراء خارجية مصر والسعودية والكويت والبحرين والإمارات وسلطنة عمان وقطر والعراق والأردن واليمن وليبيا وتونس والجزائر، وتغيب عن الإجتماع وليد المعلم وزير الخارجية السورى ورأس وفد بلاده يوسف أحمد سفير سوريا بالقاهرة ومندوبها الدائم لدى الجامعة العربية، وأقتصرت الجلسة الإفتتاحية للإجتماع على الكلمة القصيرة التى ألقاها محمود على يوسف وزير خارجية جيبوتى ورئيس الدورة الحالية لمجلس الجامعة والذى أكد خلالها على أن الخلاف السياسى يجب أن يحل بالطرق السلمية لا بلغة السلاح الذى سبق أن كلفت لبنان الكثير، وأشار الوزير إلى أن هذا الإجتماع جاء بعد الأزمة الحقيقة التى بدأت تلوح فى الأفق، وكذا من منطلق المسئولية العربية تجاه الأشقاء فى لبنان من أجل إبعاد شبح الحرب الأهلية، وإيجاد الوسائل التى تؤدى إلى إعادة الحوار السياسى، وطالب وزراء الخارجية العرب الأخذ بزمام المبادرة من أجل العمل على حل الأزمة الصعبة، كما أكد على أن الفرقاء اللبنانيين قادرون بأنفسهم حل مشاكلهم خاصة وأن هذه المرحلة تنذر بعواقب وخيمة ، والأمة العربية فى غنى عن إنتكاسة جديدة، وناشد الأطراف اللبنانية ضبط النفس والتعاون مع مجلس وزراء الخارجية، والتعاطى بإيجابية مع المبادرة العربية بإعتبارها الوحيدة المطروحة على الساحة،وطالب من مجلس الجامعة العربية النظر فى الخطوات التى من الواجب إتخاذها لعلاج الأزمة اللبنانية.

وتحولت بعد ذلك الجلسة الإفتتاحية إلى جلسة مغلقة شرح فيها السيد/ عمرو موسى الأمين العام للجامعة العربية الجهود والإتصالات التى قام بها بين مختلف الأطراف اللبنانية من أجل تنفيذ مبادرة السلام العربية، وطرح طارق مترى وزير خارجية لبنان بالنيابة فى هذه الجلسة على وزراء الخارجية صورة الأوضاع فى لبنان وطبيعة الإنتهاكات التى تمت فى العاصمة بيروت.

وقد سبق الإجتماع الطارئ لمجلس الجامعة جلسة تشاوريه غير رسمية لوزراء الخارجية برئاسة السيد عمرو موسى الذى أجرى سلسلة من اللقاءات والإتصالات كان أولها لقائه مع طارق مترى وزير الخارجية اللبنانية بالوكالة، وأتصاله هاتفياً بكل من فؤاد السنيورة رئيس الوزراء اللبنانى وبان كى مون الأمين العام للأمم المتحدة حيث شرح نتائج الإجتماع والبحث فى ترتيبات التهدئة ووضع آلية لتنفيذ المبادرة العربية بشأن حل الأزمة اللبنانية.

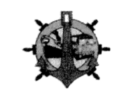
وأختتم وزراء الخارجية العرب إجتماعهم الطارئ بتأكيد تمسكهم بمبادرة السلام العربية لحل الأزمة اللبنانية والحفاظ على أمن وسلامة لبنان بالطرق السلمية مع ضرورة وقف جميع المظاهر المسلحة فى ربوع لبنان، وعودة الأمن إلى طبيعتها ، وإتخاذ الخطوات العملية لتنفيذ ذلك، ولذا فقد تم تشكيل لجنة وزارية برئاسة قطر والأمين العام- تضم ثمانى دول هى الأردن والبحرين والإمارات والجزائر وجيبوتى وسلطنة عمان والمغرب واليمن - قامت بزيارة لبنان بغرض بذل الجهود الدبلوماسية مع أطراف الأزمة اللبنانية لاحتواء المخاطر التى تهدد لبنان.

وقد إجتمعت اللجنة فور وصولها بنبيه برى رئيس مجلس النواب اللبنانى الذى يعتبر أبرز أقطاب المعارضة، كما عقدت أيضاً إجتماعات أخرى مع كبار الشخصيات المعنية، وتمت مناقشة تشكيل حكومة الوحدة الوطنية ، وتوصلت اللجنة إلى أتفاق مع الفرقاء اللبنانيين بالعودة إلى الحوار فى إجتماع يعقد بالدوحة، حيث بدأ قادة الأغلبية النيابية والمعارضة إجتماعاتهم فى جلسات مغلقة. إن أمن وأستقرار لبنان يقتضى تسوية شاملة للخلافات والصراعات الدائرة ، فالأزمة اللبنانية لا تهدد الوطن اللبنانى وحدة بل تنعكس تأثيراتها السلبية على منطقة الشرق الأوسط الملتهبة.

وبعد خمس أيام من المفاوضات الكثيفة تم التوصل إلى إتفاق سياسى من شأنه أن يضع حداً للأزمة السياسية التى يشهدها لبنان وقال الشيخ حمد بن جاسم الثانى رئيس الوزراء ووزير الخارجية القطرية فى الجلسة الختامية أن الإتفاق نص على أن يتم إنتخاب العماد ميشيل سليمان رئيساً توافقياً للجمهورية مع تشكيل حكومة وحدة وطنية حسب بنود الإتفاق وإطلاق الحوار حول تعزيز سلطات الدولة على كل أراضيها بما يضمن أمن لبنان والمواطنين اللبنانيين وحصر السلطة بيد الدولة بما يشكل ضماناً للعيش المشترك وتطبيق القانون وإحترام سيادته ..

عاصم السيد أحمد





الشركة القابضة للنقل البحري و البري

شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

- يحقق الموقع العبقرى لميناء بورسعيد على المدخل الشمالى لقناة االسويس عنصراً فريداً وجاذباً للخطوط الملاحية العالمية نظراً لتحقيقه كسباً إقتصادياً كون زاوية إنحراف الميناء (صفر) مما يحقق وفراً فى التكلفة يقدر بـ ٢,٥$ للحاوية الواحدة .
- حققت الشركة حجم تداول قدره ١٠٤١٣٨٨ حاوية مكافئة للعام الميلادى ٢٠٠٧ مقابل ١٠١١١٦٦ حاوية مكافئة للعام الميلادى ٢٠٠٦ بمعدل نمو قدره ٣٪.
- قفز تصنيف الميناء عالمياً فى مجال حجم تداول الحاويات من المركز الستين عام ٢٠٠٦ إلى المركز الخامس والثلاثين عام ٢٠٠٧.

نشاط تداول الحاويات

- ساحات الحاويات ٤٦٧١٣٠ م٢.
- الطاقة النظرية السنوية٨٠٠٠٠٠ حاوية مكافئة.
- مساحة المخزن المشترك ٦٠٠٠ م٢.
- إنتاجية الرصيف ١١٥٨ حاوية /متر/رصيف.
- معدل التداول ٢٥حاوية/ساعة/ونش.
- المعدات :

٩ ونش رصيف عملاق .
٢ ونش رصيف متحرك.
٩ ونش ساحة عملاق .
٣٤ ونش ساحة تلسكوبي.
٤٧ جرار موانئ بالمقطورة.

صيانة وإصلاح الحاويات

- تمتلك الشركة ورشة متخصصة فى صيانة و إصلاح الحاويات تقوم بصيانة و إصلاح الحاويات وفقاً للمقاييس العالمية بمعرفة مهندسين متخصصين حاصلين على شهادة (IICL)الدولية.
- كما يمكن أن تقوم الورشة بغسل و تنظيف الحاويات
- تبلغ طاقة الورشة ٦٠٠ حاوية شهرياً

WEB: www.pscchc.com
E-MAIL:info@pscchc.com

الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٥٠٠٠٠م٢ بمدينة العاشرمن رمضان .
- طاقة المحطة٦٠٠٠حاوية مكافئة.
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠م٢.

تقاطع شارعى مصطفى كامل وعزمى مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس
ت ٣٢٣٧١٥١ - ٠٦٦٣٢٣٥٨٦٤ فاكس ٠٦٦٣٢٢٠٤١٩

رئيس مجلس الادارة والعضو المنتدب
لواء بحرى/ محمد جلال ياسين



شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع تعلن عن وصول 2 ونش رصيف عملاق و 2 ونش ساحة عملاق



يسعد شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع أن تعلن عن وصول عدد 2 ونش رصيف عملاقة Super Post Panamax حمولة 60 طن بطول ذراع 58 م قادرة على تداول حاويات الأجيال المتقدمة من سفن الحاويات العملاقة حتى 22 صف مناولة عدد 2 حاوية فى الحركة الواحدة. كذا وصول عدد 2 ونش ساحة عملاقة (RTG) حمولة 40 طن تحت الأسبريدر.

وقد وصلت هذه الأوناش إلى محطة حاويات الشركة يوم 2008/3/29 ليصبح إجمالى عدد الأوناش العملاقة بها 9 أوناش رصيف + 10 أوناش ساحة إضافة إلى المنظومة الأرضية المتممة والمكملة لها.وبوصول هذه الأوناش ستتمكن محطة حاويات الشركة من مواجهة الطلب المتزايد على ندائها من كبرى الخطوط الملاحية العالمية فى إطار سياسة الشركة فى التوسع الرأسى للمحطة لاستعواض صعوبة التوسع الأفقى للميناء نظراً لمحدودية مساحته .وفى هذا الصدد يشير السيد اللواء بحرى / جلال ياسين رئيس مجلس إدارة الشركة بأن المرحلة القادمة مليئة بالمستجدات والتحديات مما تطلب حتمية تفعيل مشروع تطوير المحطة والذى من شأنه رفع معدلات الأداء وإنتاجية المحطة من خلال التوسع فى طول الأرصفة ومساحة الساحات وجلب معدات تداول حديثة.وتشمل خطة التطوير إمتداد رصيف الحاويات الرئيسى بطول 400م وعمق 16م وساحة خلفية بمساحة 30000م^2 وسيتم دعم الرصيف الجديد بعدد 3 ونش رصيف عملاق Super Post Panamax إلى جانب المنظومة المتممة من معدات أرضية ونظم إلكترونية.

Port Said Container & Cargo Handling Co. adds 2 ZPMC Super Post .Panamax Gantry Cranes & 2 Transtainers (RTG) to its crane fleet

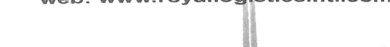
PSCCHC/ Port Said – Egypt has taken delivery of two new Super Post Panamax gantry cranes (60 tones with 58 m outreach capable of handling 22 rows of double full containers) & two RTG`s (40 tones under spreader) from ZPMC (Zhenhua Port Machinery Co.) of China. The new cranes arrived PSCT on 29/3/2008 increasing number of terminal's gantry cranes to 9 & number of RTG`s to 10, thus help faster vessel turnaround times and flow of .berthing vessels without delay

PSCCHC comprises 950m container quay with 13.2m draft furnished with 9 gantry cranes, 10 RTG `s & yard areas about 470000 m2.

PSCT achieved handling volume 1.041.388 Teus in 2007, and looking to improve handling efficiency and berth productivity by adopting new development plan to expand the main container quay by 400m length with 16 m depth to be supported by 4 gantry cranes and other related equipment & necessary facilities.







web: www.royallogisticsintl.com

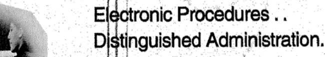




- Ocean and Air Freight Services
- Consolidation
- Customs Clearance &Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

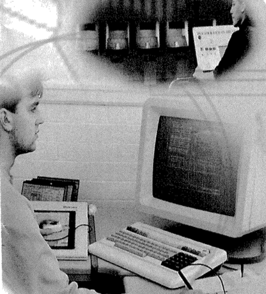
* How did we arrive at Solution for this difficult equation ?
* How could we have the ability to break the routine?
* How could the cost of time element becomes zero ?

With us costs reduced .. with us quality is increased.



Electronic Procedures ..
Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for electronical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general



Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt
Tel.:+202-4149944-4184423-4184283— Fax:+202-4184428-4148877
AlexandriaOffice: 10 Al Mathaf Al Romany - El Messallah- 2nd floor
Tel.: +203 - 4838952 - 4838951— Fax.:+203 - 4877792
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt
Tel.: +2062-3710050-3710219 — Fax.: +2062-3710051-3710221
Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Said, Egypt
Tel.:+2066-3352940-3352941 —Fax:+2066-3352943
Cairo Airport Office: International Cairo Airport
International Export Center - Office N°204
Tel. Direct: +202-2671468-2670671-2670672- EXT. 204

حركة الموانى المصرية
خلال شهر فبراير 2008

بيان البضائع الواردة لموانئ الجمهورية
خلال فبراير 2008

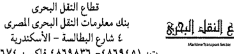
البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	مشتقات بترولية	فيروكرومات	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
إسكندرية	307135.3	59826	100242.8	78881.5	257958	804043.6	251656.6	-	1055700.2	207
الدخيلة	131253.9	401960.3	35805.3	390	-	891657.2	311923.6	5160	120874.8	20
دمياط	230320	162648	89605	-	27144	509717	74086.9	385161.8	968965.7	67
بورسعيد	7895.7	-	8559.2	488.5	.	16943.4	97926.0	240462.8	355332.2	20
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	24519	734842	759361	.
السويس	44.8	2636.5	-	3357	-	6038.3	.	799	6837.3	23
الأدبية	-	-	-	.	1167080.0	116708.0	.	.	116708.0	18
السخنة	.	-	-	-	-	-	141148.0	48748.6	189896.6	.
سفاجا	3164	714.1	85228	30.5	.	89136.6	.	.	89136.6	54
نويبع	4863	6698	197	769	-	12527	.	2352	14879	183
الإجمالي	684676.6	634483	641885	83916.5	401810	2446771.1	901260.2	1417526.3	4765557.6	592

بيان البضائع الصادرة من موانئ الجمهورية
خلال فبراير 2008

البيان	بضاعة عامة	حاصلات زراعية	أتربة وخامات	مشتقات بترولية	مبردات ومجمدات	فيروكرومات	الإجمالي	حاويات	ترانزيت	الإجمالي	عدد السفن
إسكندرية	96086.6	70976.9	76375.1	118790.4	4321.3	31380.9	397931.2	178370.3	420	576721.5	132
الدخيلة	-	7127.0	206833.7	149300.7	-	-	363261.4	167478.9	4530	535270.3	19
دمياط	21737	27423	252860	20993	-	257333	580346	96380.2	332004.9	1008731.1	74
بورسعيد	8140.9	4715.3	133974.9	-	1	0.3	146832.4	90035	276996.1	513863.5	74
شرق بورسعيد	-	-	-	-	-	-	-	74450	608719	683169	-
السويس	2022.6	25729.2	1898.2	-	626.7	-	30276.7	94.1	1	30371.8	87
السخنة	32493.8	-	35700	-	-	-	68193.8	88489.8	1624.0	158307.6	4
سفاجا	3176.1	4867.6	31844.3	-	204.3	-	40092.3	-	-	40092.3	94
الحمراوين	-	-	82785	-	-	-	82785	-	-	82785	4
أبو الغصون	-	-	14500	-	-	-	14500	-	-	14500	2
نويبع	26232	23837	1446	-	9386	39	60940	-	-	60940	404
الإجمالي	189889	164675.8	838217.4	289084.2	14539.2	288753.2	1785158.8	695298.2	1224295.0	3704752	894

بيان بحركة الركاب (قادمون - مغادرون) بموانئ مصر
خلال شهر فبراير 2008

الميناء	ركاب قادمون			ركاب مغادرون			إجمالى الركاب
	مصرى	أجنبى	إجمالى	مصرى	أجنبى	إجمالى	
الأسكندرية	0	15287	15287	0	15287	15287	30574
بورسعيد	3	727	730	3	674	677	1407
السويس	2216	767	2983	163	767	930	3913
الغردقة	5347	401	5748	5743	526	6269	12017
سفاجا	11766	6192	17958	21876	6069	27945	45903
شرم الشيخ	0	7697	7697	0	7306	7306	15003
نويبع	10858	5746	16604	32107	2847	34054	50658
الإجمالى	30190	36817	67007	58992	33476	92468	159475



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦ فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

مصدر بيانات هيئة ميناء الإسكندرية : إدارة الإحصاء بهيئة الميناء

أجندة إنترناشيونال

* تم إعداد برنامج ثقافى وفنى شامل يتم تقديمه بالإسكندرية إبتداء من أول شهر يونيو الجارى خلال الموسم الثقافى الصيفى، ويقدم البرنامج الفنون المختلفة للمصطافين ضيوف عروس البحر المتوسط طوال شهور الصيف.
* تنظم مصر فى الفترة من 2 إلى 6 يونيو الجارى معرض فيرنكس للأثاث المصرى الذى من المتوقع أن يزوره حوالى ألف من كبار ممثلى الشركات التجارية والمستوردين الدوليين كما سيتم عقد صفقات تصديرية لكبرى الأسواق الخارجية.
* يعلن الإتحاد الدولى للخماسى الحديث يوم 3 يونيو الجارى القائمة النهائية للمؤهلين لأولمبياد بكين 2008 .
* قررت محكمة جنح مستأنف العجوزة تأجيل الأستئناف المقدم من رؤساء تحرير صحف الدستور وصوت الأمة والفجر فى الحكم الصادر بحبسهم سنة وغرامة 20 ألف جنيه إلى جلسة 7 يونيو الجارى.
* تستضيف النمسا وسويسرا نهائيات كأس أوروبا فى الفترة من 7 إلى 29 يونيو الجارى.
* تقرر عقد المؤتمر القومى للسكان الذى دعا إليه الرئيس حسنى مبارك يومى 9 و10 يونيو الجارى.
* تستضيف سالزبورج ثلاث مباريات ضمن الدور الأول من كأس أوروبا 2008 أيام 10 و 14 و 18 يوليو القادم.
* يعقد المركز القومى لبحوث المياه التابع لوزارة الموارد المائية والرى مؤتمراً إقليمياً فى الفترة من 11 إلى 12 يونيو الجارى، وذلك لوضع الخطط المستقبلية لمواجهة التغيرات المناخية وتأثيرها على الموارد المائية بدول حوض النيل.
* وافقت لجنة المعارض الخارجية برئاسة الدكتور زاهى حواس أمين عام المجلس الأعلى للآثار على الاشتراك بأثنى عشر قطعة أثرية من مقتنيات المتحف المصرى فى معرض إكسبو ثارا جوز بأسبانيا الذى يقام إعتباراً من 14 يونيو الجارى ولمدة ثلاثة أشهر.
* يعقد صندوق مكافحة وعلاج الإدمان والتعاطى برئاسة مجلس الوزراء مؤتمراً فى منتصف شهر يونيو الجارى بمناسبة الاحتفال باليوم العالمى لمكافحة الإدمان، وذلك لوضع إستراتيجية قومية للقضاء على مشكلة الإدمان.
* تقام الدورة الثانية لمهرجان الفيلم العربى بروتردام الهولندية فى الفترة من 18 إلى 22 يونيو الجارى حيث يشارك فى الدورة 55 فيلماً من مختلف الأنواع السينمائية.
* تستضيف مصر تحت شعار "المياه والصرف الصحى" أعمال ثلاث قمم أفريقية لبحث قضايا التنمية والمياه بالإضافة إلى القضايا السياسية والإجتماعية بالقارة، وتعقد هذه القمم فى الفترة من 24 يونيو الجارى إلى أول يوليو القادم.
* يستضيف ملعب إرنست هابل بالعاصمة النمساوية فيينا أكبر عدد من مباريات كأس أوروبا 2008 ، ويقام اللقاء النهائى للمباريات فى 29 يونيو الجارى.
* تفتتح أعمال القمة الحادية عشرة العادية لرؤساء دول الإتحاد الإفريقى يوم 30 يونيو الجارى وتستمر يومين بمدينة شرم الشيخ، ويشترك فى هذه القمة زعماء 52 دولة أفريقية، وموضوع القمة الرئيسى هو "تطبيق أهداف التنمية الألفية حول المياه والصرف الصحى".

عدد رحلات السفن بالموانئ المصرية طبقاً للأنواع الرئيسية للسفن
خلال فبراير 2008

البيان	الأسكندرية	الدخيلة	دمياط	بورسعيد(غرب)	شرق بورسعيد	العريش	السويس	الأدبية	السخنة	الغردقة	سفاجا	الحمراوين	أبو غصون	شرم الشيخ	نويبع	الإجمالى
سفن بضائع عامة	189	31	95	42	1	24	22	28	2	0	5	0	2	19	0	460
سفن صب جاف	14	19	17	5	0	3	1	4	2	0	3	4	0	0	0	72
سفن صب سائل	31	3	19	3	0	0	0	25	0	0	0	0	0	0	0	81
سفن الدحرجه	24	0	1	0	0	0	10	1	0	0	23	0	0	0	52	111
حاويات	41	52	98	82	98	1	0	0	18	0	0	0	0	0	0	390
سفن ركاب وسياحة	6	0	0	5	0	0	8	4	0	31	10	0	0	25	55	144
سفن أخرى	9	2	7	218	0	13	1	1	0	0	0	0	0	0	0	251
إجمالى عام	314	107	237	355	99	41	42	63	22	31	41	4	2	44	107	1509

بيان بعدد الحاويات المتداولة بموانى الجمهورية
خلال فبراير 2008

ميناء	عدد السفن	برسم البلد				ترانزيت				الإجمالى	
		وارد		صادر		وارد		صادر			
		طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU	طن	TEU
الأسكندرية	70	251657	18265	178370	13684	0	0	420	42	430447	31991
الدخيلة	64	311924	22772	167479	12593	5160	528	4530	469	489093	36362
دمياط	122	74087	5750	96380	10216	385162	36786	332005	30971	887634	83723
بورسعيد(غرب)	98	97926	10464	90035	14297	240202	26303	276900	27453	705063	78517
شرق بورسعيد	97	24519	3382	74450	6364	734842	84326	608719	73459	1442530	167531
السويس	2	0	16	94	8	0	0	0	0	94	24
السخنة	17	141148	14206	88490	21073	48749	4809	1624	74	280010	40162
الاجمالى	470	901260	74855	695298	78235	1414114	152752	1224198	132468	4234871	438310

Table (14)

Container Throughput Dammietta Port 1995-2014 (Domestic + Transshipment)

(TEU)

		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007f	2008f	2009f	2010f	2011f	2012f	2013f	2014f
Damietta		596.562	585.495	606.973	309.008	432.329	583.060	599.688	699.758	888.063	1.144.981	1.129.595	848.022								
Growth Rate %			-2%	4%	-49%	40%	35%	3%	17%	27%	29%	-1%	-25%								
Damietta Throughput	Low Growth rate (-16% ' 07 , -9% '08 , -6% ' 09 , the rest of the years with 0%)													712.338	648.228	609.334	609.334	609.334	609.334	609.334	609.334
	Avg Growth rate (-9% / ' 07 , -6% '08 , the rest of the years with 0%)													771.700	725.398	725.398	725.398	725.398	725.398	725.398	725.398
	High Growth Rate Growth rate (-6% ' 07 , the rest of the years with 0%)													797.141	797.141	797.141	797.141	797.141	797.141	797.141	797.141
KGL	Low Growth rate 6%													will start operation in 2010			200.000	212.000	224.720	238.203	252.495
	Avg Growth Rate 10%																200.000	220.000	220.000	220.000	220.000
	High Growth Rate 24%																200.000	248.000	248.000	248.000	248.000

N.B All KGL conatiner volume are transshipment only

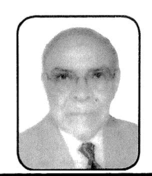
		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007f	2008f	2009f	2010f	2011f	2012f	2013f	2014f
Damietta + KGL		596.562	585.495	606.973	309.008	432.329	583.060	599.688	699.758	888.063	1.144.981	1.129.595	848.022								
	Low Growth rate													712.338	648.228	609.334	809.334	821.334	834.054	847.538	861.830
	Avg. Growth Rate													771.700	725.398	725.398	925.398	945.398	945.398	945.398	945.398
	High Growth Rate													797.141	797.141	797.141	997.141	1.045.141	1.045.141	1.045.141	1.045.141

			2007f	2008f	2009f	2010f	2011f	2012f	2013f	2014f
Damietta (Breakdown)	Low Growth rate (-16% / ' 07 , -9% '08 , -6% ' 09 , the rest of the years with 0%)	Domestic	113.974	103.716	97.493	97.493	97.493	97.493	97.493	97.493
		Transshipment	598.364	544.512	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841	511.841
	Avg. Growth rate (-9% / ' 07 , -6% '08 , the rest of the years with 0%)	Domestic	123.472	116.064	116.064	116.064	116.064	116.064	116.064	116.064
		Transshipment	648.228	609.334	609.334	609.334	609.334	609.334	609.334	609.334
	High Growth Rate Growth rate (-6% / ' 07 , the rest of the years with 0%)	Domestic	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543
		Transshipment	669.598	669.598	669.598	669.598	669.598	669.598	669.598	669.598
Damietta + KGL Throughput	Low Growth rate	Domestic	113.974	103.716	97.493	97.493	97.493	97.493	97.493	97.493
		Transshipment	598.364	544.512	511.841	711.841	723.841	736.561	750.044	764.336
	Avg Growth Rate	Domestic	123.472	116.064	116.064	116.064	116.064	116.064	116.064	116.064
		Transshipment	648.228	609.334	609.334	809.334	829.334	829.334	829.334	829.334
	High Growth Rate	Domestic	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543	127.543
		Transshipment	669.598	669.598	669.598	869.598	917.598	917.598	917.598	917.598

N.B Damietta is not expected to reach capacity (2.250.000 TEU)not even until 2014

Egyptian Ports *Part 4*

Container Handling, The Future Ahead



DR. ISMAIL MOBAREK

3. Damietta Port :

Damietta Port Container Terminal started loosing teus to East Port Said since its opening late 2005. The only negative growth rate for containers materialized in Damietta. It is expected that the decline in container throughput at Damietta will keep on until 2009 – after that the throughput would stabilize.

KGL signed an agreement with Damietta Port Authority to build a new container terminal that would reach a throughput of about 4.0 million teu's in 25 years. KGL has a concession to build-operate – and transfer the new terminal within 40 years. The agreement includes deepening the channel and a new basin to -18.00 which dangerously would be acting as an increased sediment trap that would almost double the annual maintenance dredging. No extensions of the breakwaters are envisaged at this stage. This agreement raised many questions that have never been answered by the Government.

Adding the productivity of KGL into the forecast, which would start (as mentioned in the news) by 2010 by handling 200,000 teus increasing by a low 6% annually, or 10% average or 24% high growth rate. Table (14) shows the traffic forecast based on the above mentioned assumptions. Based on the shown forecast Damietta Port is not expected to regain the volumes handled during the last decade. What will happen to Damietta Container Terminal Co. is guesswork at present. How the company would be affected by KGL, would they change their strategy in order to compete with the current circumstances. What really matters is the answer to these questions. As the Port Authority is under the MOT and the Container Handling Company is under Ministry of Trade and Industry – the conflicting objectives of both ministries is showing to a degree that may affect the national economy.

Damietta Ports' Forecasted Container Throughput from 2007 to 2014 (Domestic + Transshipment)

TEU
1,200,000
1,000,000
800,000
600,000
400,000
200,000
0

2007f
2008f
2009f
2010f
2011f
2012f
2013f
2014f

Low Growth rate
Avg. Growth Rate
High Growth Rate

ماذا تعرف عن؟

رقابة دولة الميناء ودورها فى تحقيق أغراض المنظمة البحرية

يقع على كافة الدول مسئولية التأكيد من مواءمة السفن التى ترفع علمها للاتفاقيات والقواعد الدولية من خلال السلطة البحرية فى كل دولة Flag State وإذا ما التزمت كل دولة بالتأكيد من كفاءة سفنها طبقاً للاتفاقيات الدولية فسيتحقق بالتالى كفاءة السفن التى تجوب البحار ومن ثم تقلص الحوادث البحرية وتحقق أهداف المنظمة البحرية المتمثل فى ملاحة امنة وبحار نظيفة.

إلا أنه يلاحظ فى فترة معينة زيادة الحوادث البحرية وكوارث التلوث البحرى نتيجة لعدم التزام بعض الدول فى تطبيق المعايير الواردة بالإتفاقيات الدولية وتعديلاتها على السفن التى ترفع علمها بمعرفة السلطة البحرية لديها Flag State الأمر الذى ظهر معه ضرورة إيجاد نظام جديد لتلاقى تلك المشكلة تمثل فى الإتفاق دولياً على تنظيم حقوق والتزامات لدولة الميناء لمراقبة التزام السفن الأجنبية المترددة على موانيها بتطبيق الإتفاقيات الدولية السارية بما فيها حق إحتجاز السفن المخالفة واستبعاد تلك السفن التى تكون دون المستوى المطلوب دولياً من الملاحة الدولية وعرف هذا النظام الجديد بأسم نظام رقابة دولة الميناء Port State Control (PSC)

مذكرات التفاهم الإقليمية

Regional Memorandum of Understanding

قامت المنظمة البحرية IMO بإصدار العديد من التشريعات والإتفاقيات الدولية لتوحيد أسلوب التفتيش ولعل أبرز إنجاز تمثل فى إنشاء أتفاقيات تعاون إقليمى لرقابة دولة الميناء على السفن المترددة عليها مما تحقق معه إمكانية التفتيش على كافة السفن من خلال مشاركة كل ميناء بتنفيذ نسبة مئوية من التفتيش مما يؤدى إلى تخفيض التكاليف مع ضمان التفتيش على كافة السفن التى تدخل موانئ المنطقة وفقاً لأسلوب وإجراءات تفتيش موحدة ومعروفة لغرض استبعاد السفن دون المستوى والتى قد تؤثر سلباً على الملاحة الدولية ونظافة البحار.

وبناء على ذلك تم تقسيم دول العالم جغرافيا وتوقيع مذكرات تفاهم بين الدول الواقعة فى النطاق الجغرافى تضع أسس التفتيش والمراقبة للسفن المترددة على موانيها ويوجد حالياً عدد (9) مذكرات تفاهم وهى :

- مذكرة تفاهم باريس
- مذكرة تفاهم دول البحر المتوسط (Med MOU)
- مذكرة تفاهم البحر الأسود (Black Sea MOU)
- مذكرة تفاهم طوكيو (Tokyo MOU)
- مذكرة تفاهم المحيط الهندى (Indian Ocean MOU)
- مذكرة تفاهم الكاريبى (Vina del Mar Agreement)
- مذكرة تفاهم أمريكا الاتينية (Latin American Agreement)
- مذكرة تفاهم غرب وجنوب أفريقيا (West and Central Africa MOU)
- مذكرة تفاهم (الرياض) دول الخليج العربى (Riyadh MOU)

العلاقة بين رقابة دولة العلم FS ورقابة دولة الميناء PS

مما سبق يمكن توضيح مفهوم كل نوع من أنواع الرقابة فرقابة دولة العلم (FS) Flag State هى سلطة دولة العلم فى التفتيش على السفن وفقاً للقانون والقواعد والإجراءات المحلية للتفتيش على السفن سواء التى ترفع علم الدولة أو علم أجنبى.

أما رقابة دولة الميناء Port State Control (PSC) فتعنى سلطة الدولة فى التفتيش على السفن التى ترد إلى موانيها وفقاً للقواعد والإجراءات الإقليمية التى تنظمها الإتفاقيات الدولية ومذكرات التفاهم الإقليمية المنظمة إليها الدولة.

الإختصاص والمسئولية:

ونظراً إلى أن العمل الفعلى لتنفيذ كلاً من رقابة دولة العلم FS ورقابة دولة الميناء PSC يقترب فى جوهره ففى كلا الحالتين ما هو إلا تفتيش على السفن مع الفارق الأساسى فى ارتباط رقابة دولة العلم FS بالإجراءات والقوانين المحلية، وارتباط رقابة دولة الميناء PSC بالإجراءات وأسلوب العمل الإقليمى، ومن هذا المنطلق فإن أغلب الدول احتفظت باختصاص التفتيش على السفن المحلية كمسئولية أساسية لدولة العلم FS التفتيش البحرى بجمهورية مصر العربية - وأوكلت تنفيذ التفتيش على السفن الأجنبية لرقابة دولة الميناء PSC التى يتم إنشاؤها فى كيان منفصل بكوادر مؤهلة تأهيلاً جيداً سواء من ناحية التفتيش فنياً على السفن أو فى أسلوب إدارة التفتيش إقليمياً. إلا أنه يجوز أن يتم تفويض نظام رقابة دولة العلم FS للقيام بعمل رقابة دولة الميناء PSC بالتفتيش على كل من السفن المحلية والأجنبية وذلك فى حالة وجود نظام قوى وفعال لرقابة دولة العلم FS ، على شرط أن يتم إنشاء إدارة مرتبطة إقليمياً بنظام رقابة دولة الميناء PSC للمنطقة ، فلا يوجد أى نص إقليمى أو دولى يمنع ذلك إلا أنه نظراً لأن نظام رقابة دولة الميناء تم إنشاؤه أساساً نظراً لضعف أنظمة رقابة دولة العلم FS فكان من الضرورى إنشاء كيانات جديدة بكل دولة تكون مسئولة عن رقابة دولة الميناء PSC .

أهمية وإرتباط عمل كل من رقابة دولة العلم FS ودولة الميناء PS

ولقد أصبح هناك أرتباطاً وثيقاً فى عمل كل من النظامين بل أن دورهما أصبح مكملاً للآخر ، فنظام رقابة دولة العلم FS الذى يضطلع بمسئولية التفتيش على السفن المحلية يكون مسئولاً عن كفاءة تلك السفن والتى يتم تفتيشها بكافة موانى العالم الأخرى بواسطة نظام رقابة دولة الميناء PSC للدول الأخرى، وتقع على عاتقه إمكانية استمرار الأسطول البحرى المحلى أو خروجه من الأسطول البحرى العالمى، وعلى ذلك تبقى مسئولية نظام رقابة دولة العلم FS هى على أساس تقييم كفاءة الأسطول المحلى، وتظل سلطاته محدودة بسلطات الدولة على سفنها.



اللواء بحرى
مختار عبد الواحد عمار
الأمين العام لرقابة دول البحر المتوسط على الموانى

أما نظام رقابة دولة الميناء PSC فهو خدمة تقوم بها الدولة تجاه دول العالم وتتلقى بالتالى نفس الخدمة من دول العالم حيث تقوم بالتنسيق مع دول المنطقة بالتفتيش على نسبة معينة من السفن التى تدخل موانيها من كافة الجنسيات الأخرى، وترجع أهمية نظام رقابة دولة الميناء PSC إلى أنه يكتسب سلطاته من كافة دول المنطقة وليست سلطات الدولة فقط كما هو الحال فى نظام الرقابة لدولة العلم FS ، فإذا كانت الدولة لها من السلطة والصلاحية فى منع السفن دون المستوى من دخول موانيها فإن سلطات رقابة دولة الميناء PSC المكتسبة فى ظل مذكرات التفاهم الإقليمية المنضمة إليها تمتد إلى موانى المنطقة بالكامل.

وفى تطور أخر بدأت كافة مذكرات التفاهم ومن خلال توصيات المنظمة البحرية بالتقريب بين الأسس والمعايير التى تنتهجها كل مذكرة تفاهم وعمل نوع من التناغم والتقارب لتوحيد أسلوب التفتيش بينهم.

السيرة الذاتية للسيد اللواء بحرى/ مختار عمار

الحالة الاجتماعية	متزوج (ثلاث أبناء ابنة وولدين)
الجنسية	مصرى
التحق بالكلية البحرية	يوليو 1965
تخرج من الكلية البحرية	يوليو 1969
تدرج حتى رتبة اللواء	يناير 1997

التحق بالعمل بقطاع النقل البحرى إعتباراً من 1997

رئيس الإدارة المركزية لشئون البحرية بقطاع النقل البحري

مصلحة الموانئ والمنائر: رئيس الإدارة المركزية للمنائر الضوئية واللاسلكية والشئون البحرية والمساعدات الملاحية.

نائب رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء بورسعيد مارس 2003

رئيس مجلس إدارة هيئة ميناء دمياط أغسطس 2005

رئيس قطاع النقل البحري والمشرف على هيئة السلامة البحرية ابريل 2006

المهنة الحالية :

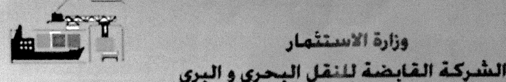
الأمين العام لمذكرة تفاهم دول البحر المتوسط فى الرقابة على الموانئ.

Secretary General Mediterranean Memorandum on Port State Control Secretariat

المؤهلات:

شهادة بكالوريوس العلوم العسكرية والبحرية — ليسانس حقوق جامعة الإسكندرية

دبلوم لوجيستيات النقل البحرى















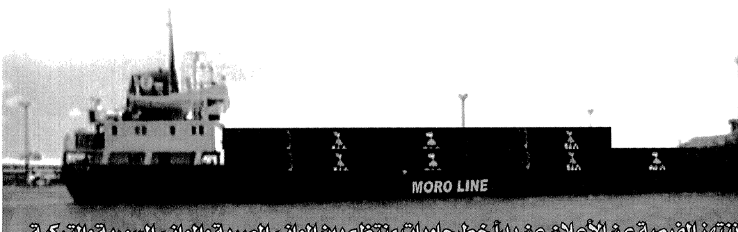
تهنئة وشكر

يتقدم الربان / فاروق مورو رئيس مجلس ادارة شركتي ميرميد

للملاحة & مورو شبنج لاين إلي السادة أعضاء مجلس أدارة الشركة

والسيدات والسادة المديرين وكذا جميع العاملين بالشركة علي المجهود

الناجح الكبير الذي بذلوه بالنهوض بشركتهم .



وننتهز الفرصة عن الأعلان عن بدأ خط حاويات منتظم بين الموانى المصرية والموانى السورية والتركية

- والذي يبدأ نشاطه وعمله الملاحي متخصصا في نقل الحاويات المملوكة للخط والغير كذلك
- والذي يبدأ رحلاته أعتبارا من 10/ 6 / 2008 .
- هذا علاوة علي الخطوط الملاحية المنتظمة لسفن نقل البضائع العامة والتي تعمل في منطقة البحر الأحمر بين موانى السويس- بورسودان -عدن - الحديدة - جده - العقبة
- وكذا سفن نقل البضائع العامة والتي تعمل شرق وغرب موانى البحر الأبيض والأدرياتيك .
- وكذا ننتهز هذه الفرصة لنتقدم بالشكر لجميع الجهات والقطاعات التي ساهمت وساعدت في تفعيل هذا الخط الملاحي للحاويات .

"رئيس مجلس الادارة"
ربان / فاروق مورو

المركز الرئيسى: 5 شارع النصر - الاسكندرية (ج.م.ع)
تليفون: 4840094 / 4831967 / 4837965 / 4837966(203+) موبايل : 0121166372&0121166374
فاكس : 4808588 (203+) بريد الكتروني info@captmoro.com / moro@access.com.eg
الفروع : السويس - دمياط - بورسعيد









CHAIRMAN
CAPT/ F. MORO

OUR COMPANY F.M.T TOURS HAVE THE PLEASURE TO INVITE YOU TO VISIT OUR SAFARI BOAT M/Y CAPTMORO AND SAIL WITH HER THROUGH OUT THE BEAUTY OF NATURE WHERE YOU COULD NEVER FIND ANY WHERE ELSE IN THE RED SEA AND HAVE THE ADVANTURE WITH DIVING IN THE DEEPTH OF RED SEA WITH THE DIFFERENT COLORS OF REEFS, FISH, MANTANA AND SHARKS. WE DO ALSO SCUBA DIVING IN ALL RED SEA DESTINATIONS LIKE: HURGHADA MARSA ALAM, MARSA GHALIB, HAMATA, ST. JHONS, BROTHERS ISLAND DEADLUS ECT. ALSO WE WOULD LIKE YOU TO JOIN US IN OUR NEW DESTNATIONSTO PORTSUDAN AND SUDIAARIBIA M/V CAPTMORO IS EQUIPED WITH THE LATEST NAVIGATIONS EQUIPMENT ACCORDING TO THE INTERNATIONAL STANDARS .AND HAVE A VERY PROFFESIONAL CREW WITH A 5 STARS SERVICE



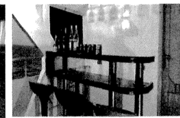
TOURISM MANAGER
ENG. REEM MORO















CHAIRMAN / CAPT/.FAROUK MORO
Tel.:+203-4840094 / 4831967 / 4837966 / 4837965 - (+2012)1166372– (+2012)1166374
Fax : +203-4808588 E-mail : moro@access.com.eg – info@captmoro.com
.Head Office: 5 El-Nassr St., Alex., Egypt





رئيس مجلس الإدارة
وأسرة تحرير
مجلة إنترناشيونال
وجميع العاملين بها
يهنئون
السيد اللواء بحرى
محمود حاتم القاضى
رئيس مجلس إدارة
الإتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية
والسيد اللواء بحرى
محسن المصرى
الأمين العام
والنواب والجهاز الإدارى والأعضاء
بمناسبة تجديد الثقة
فى سيادتهم وإعادة انتخابهم
ويتمنون للجميع النجاح والتوفيق

تهنئة من الأعماق




الدكتور
أحمد عيسوى صالح
يهنئ السيد الدكتور الوزير
جلال مصطفى سعيد
على ثقة القيادة السياسية بتعيينه
محافظاً للفيوم
داعياً لسيادته
بالنجاح والتوفيق
فى ظل القيادة
الرشيدة
لفخامة الرئيس
محمد حسنى مبارك

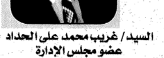
سقط سهواً

فى تشكيل مجلس إدارة غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر
والتصحيح كما يلى

السيد الأستاذ / محمد غريب عبد العزيز
رئيس قطاع الشئون التجارية شركة القناة للتوكيلات الملاحية

السيد/محمد غريب عبد العزيز
عضو مجلس الإدارة

السيد الأستاذ / غريب محمد على الحداد
شعبة النقل البحرى



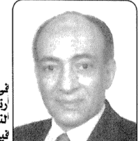
السيد/ غريب محمد على الحداد
عضو مجلس الإدارة

التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)

دراسة مقارنة

1999/2000 – 2006/2007

الجزء الثالث



بقلم دكتور/ أحمد عيسوى صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الإقتصادية

فى العددين السابقين تحدثنا فى الجزء الأول عن الميزان التجارى والذى تبين منه أن العجز فى الميزان التجارى قد أرتفع من 11.47 مليار دولار فى عام 2000/99 إلى 15.82 مليار دولار فى عام 2007/2006، وبلغ معدل نمو العجز التجارى خلال السبع سنوات 4.7% وتبين أن العجز فى الميزان التجارى مع الولايات المتحدة قد أرتفع بنسبة 1422.1% فيما بين عامى 2006/2005، 2007/2006، كما أرتفع العجز مع أهم دول أوروبا بنسبة 18.5%، وانخفض للهند والصين بنسبة خفض قدرها 10.6% فى حين أرتفع العجز مع السعودية والإمارات بنسبة زيادة قدرها 85.4%، وأرتفع العجز مع الدول الأخرى بنسبة 21.2%.

وفى الجزء الثانى تناولنا الصادرات حيث بلغت حصيلة الصادرات فى عام 2000/99 6.39 مليار دولار، ارتفعت إلى 22.02 مليار دولار فى عام 2007/2006، بنسبة زيادة قدرها 244.7% ، وبلغ معدل النمو السنوى للصادرات 19.33%، ولقد بلغت الصادرات السلعية بإستبعاد الوقود والزيوت المعدنية (وأهمها البترول) 4.11 مليار دولار فى عام 2000/99 ، أرتفعت إلى 8.25 مليار دولار فى عام 2007/2006 .

وبلغ معدل النمو السنوى للصادرات السلعية بخلاف الوقود والزيوت 10.4%، ولقد عرضنا المجموعات السلعية للصادرات وكان آخرها الصادرات من السلع تامة الصنع، وتشمل الأرز ومنتجات صيدلية والأسمدة ومصنوعات من حديد وصلب وسجاد وأغطية أرضيات، ومنسوجات قطنية، والملابس الجاهزة ، ومصنوعات من ألومنيوم.

ولقد تبين أن السلع الوارد ذكرها فى هذه المجموعة قد بلغ مجموع صادراتها فى عام 2002/ 2003 985 مليون دولار بنسبة 32.6% من مجموعها بينما السلع التى لم يرد ذكرها بلغ مجموعها 2032.3 مليون دولار بنسبة 76.4% من مجموعها، وفى عام 2006/2005 بلغ مجموع السلع الوارد ذكرها 1694.1 مليون دولار بنسبة 32.8% من مجموعها ، وباقى السلع التى لم يرد ذكرها بلغ 3477.7 مليون مليون دولار بنسبة 67.2%، وفى عام 2007/2006 بلغ مجموع السلع الوارد ذكرها 2311.6 مليون دولار بنسبة 30.7% من سلع المجموعة وباقى السلع التى لم يرد ذكرها بلغ مجموعها 5207.5 مليون دولار، أى أن السلع التى لم يرد ذكرها أرتفعت بين عام 2003/2002 ، 2007/2006 من 2032.3 إلى 5207.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 156.2% ،وكان يلزم ذكر هذه السلع أو الهام منها حتى نتعرف على ما نصدره من سلع يرتفع تصديرها بدلاً من حجبها.

مما سبق تبين أن الصادرات لم تزد الزيادة المتوقعة نتيجة أو كرد فعل لتحرير سعر الصرف الذى أدى إلى تخفيض الجنيه المصرى حيث تم تحرير سعر الصرف للجنية فى أواخر يناير 2003 بنسبة كبيرة مما أدى إلى تخفيض الجنيه المصرى بنسبة كبيرة وكان من المأمول أن تزداد الصادرات بنسبة أكبر من نسبة تخفيض سعر الصرف، ولكن الصادرات لم تتحرك إلا بنسبة مئوية ضئيلة حيث أرتفعت الصادرات السلعية بخلاف الوقود والزيوت المعدنية ومنتجاتها (البترول) من 5010.2 مليون دولار فى عام 2003/2002 إلى 11751.2 مليون دولار فى عام 2007/2006 بنسبة زيادة قدرها 134.95%، وبمعدل نمو سنوى قدره 23.75% فى حين أن سعر الصرف للدولار انخفض من حوالى 4 جنيه مصرى إلى حوالى 6 جنيه مصرى بنسبة خفض قدرها 33.3%، أى أنه قد تم تخفيض قيمة الجنيه المصرى بنسبة 33.3% بينما ارتفعت الصادرات بنسبة 23.75%، هذا فضلا عن عدم ثبات الكميات المصدرة من سلع لنا فيها ميزة مثل الملابس الجاهزة التى انخفضت صادراتها من 147.6 مليون دولار فى عام 2003/2002 إلى 119.3 مليون دولار فى عام 2007/2006 والقطن الخام التى انخفضت صادراته من 199.2 إلى 109.8 مليون دولار وغزل القطن التى انخفضت صادراته من 153.1 إلى 128.9 مليون دولار فى عام 2007/2006 .

وبذلك فإننا لم نستطيع المحافظة على الكميات التى يتم تصديرها وكذلك الأسواق والدول التى نصدر إليها سلع لنا فيها ميزة تنافسية وبذلك لم ندخل إلى أسواق جديدة بدول جديدة .

مدى دقة البيانات المنشورة عن الصادرات:

إن البيانات المنشورة فى بيانات البنك المركزى ربما تشوبها عدم الدقة، حيث إنه مما سبق أن عرضنا فإن مجموعات السلع بخلاف الوقود والزيوت الواردة فى عام 2003/2002 بلغت 4.16 مليار دولار فى حين أن مجموع السلع الواردة تفصيلاً فى هذه المجموعات بلغ مجموعها 1.5 مليار دولار، بنسبة 36.6% من المجموع، أى أن هناك سلع مجموعها 2.66 مليار دولار بنسبة 64% من المجموع لم يرد أى ذكر بخصوصها، وفى عام 2007/2006، بلغ مجموع مجموعات السلع بخلاف الوقود والزيوت 10.23 مليار دولار فى حين أن مجموع السلع الواردة بها تفصلاً بلغ 3.02 مليار دولار بنسبة 29.5%، أى أن هناك سلع مجموعها 7.21 مليار دولار بنسبة 70.5% لم يرد ذكرها، ومن الأولى أن يتم نشر بيانات هذه السلع المجهولة الهوية والتى يؤدى عدم ذكرها إلى التشكك فى البيانات المنشورة.

وفى هذا الخصوص فلقد ورد تقرير الاتجاهات الإقتصادية الإستراتيچية لعام 2008 الذى تنشره الأهرام فى صفحة 204 (والحقيقة أن بيانات النشرة الإحصائية للبنك المركزى المصرى عن الصادرات تنطوى على مخالفة واضحة للعيان، تؤدى لتضخيم قيمة الصادرات المصرية وتقليل العجز التجارى لإظهار الأداء الحكومى جيداً فى هذا المجال.

فهذه البيانات تشير إلى أن قيمة الصادرات المصرية للولايات المتحدة بلغت 849.8 مليون دولار عام 2007/2006 مقارناً بنحو 5644.3 مليون دولار فى عام 2006/2005) .

(وبالنظر إلى البيانات الأمريكية بشأن الصادرات المصرية للولايات المتحدة والتى ترصد أى صادرات عن طريق دولة ثالثة، فأن هذه الصادرات بلغت 8870 مليون دولار بعد تحميلها بتكاليف النقل للولايات المتحدة فى السنوات الخمس 2002 ، 2003، 2004، 2006،2005.

ويرغم ذلك فأن قيمتها تبلغ نحو 37.2 % من قيمة الصادرات المرصودة من قبل البنك المركزى المصرى الذى يجب أن يراجع بياناته بصورة حاسمة فى هذا الشأن لأنها لا علاقة لها بالحقيقة).

الخلاصة والتوصيات للصادرات:

- من المفترض أن الهيكل الإقتصادى للإنتاج المصرى متنوع ومتطور عن الدول الأفريقية ولكننا لم نستفد من إنضمامنا لمنظمة الشرق والجنوب الإفريقى الكوميسا بدليل أن صادراتنا للدول الأفريقية تراوحت نسبتها بين 0.9% من إجمالى الصادرات فى عام 2003/2002 ، 2% فى عام 2004/2003، وانخفضت فى عام 2006/2005 إلى 1.4% من إجمالى الصادرات كما تراوحت للدول العربية بين 11.4% فى عام 2003/2002 و 12.2% فى عام 2004/2003 ، وفى عام 2006/2005 11.5% ، وفى عام 2007/2006 بلغت 12.4%، وهى نسب متدنية، هذا فضلا عن أن الميزان التجارى بيننا وبين السعودية ودولة الإمارات العربية – كما سبق أن أوضحنا – قد أرتفع العجز به من 418.5 مليون دولار فى عام 2006/2005 إلى 776.1 مليون دولار فى عام 2007/2006 أى أن صادراتنا لهما أقل من وارداتنا منهما.

وقد سبق لوزارة الإقتصاد والتجارة الخارجية أن أجرت دراسة عن تحقيق نمو الصادرات المصرية (إعداد مؤسسة ستانفورد للأبحاث مارس 1995)، وقد ورد بها أن الهدف الإستراتيچى الذى أتفق عليه هو تحقيق نمو فى صادرات السلع غير التقليدية (الصادرات السلعية بإستثناء البترول والقطن) ، بمقدار 20% فى المتوسط للوصول إلى أن تتضاعف الصادرات عام 1999 إلى ثلاثة أمثالها عام 2001 وتناولت الدراسة أنواع الصادرات التى تتمتع فيها مصر بإمكانيات تصدير عالية مثل الملابس الجاهزة والأحذية الجلدية والمنتجات الجلدية والمفروشات المنزلية والسجاد والحاصلات البستانية والمنتجات الغذائية المصنعة والأدوية والأسمدة والإلكترونيات ومكونات السيارات.وكما سبق أن أوضحنا لم تتحقق هذه الأهداف وبلغ معدل نمو الصادرات السلعية بخلاف البترول ومنتجاته 17.7% فى الفترة 2003/2002 إلى 2006/2005 ما بين عامى 2006/2005 ، 2006/ 2007 أرتفعت الصادرات السلعية بنسبة 46.4%

إن قضية الصادرات المصرية تحتل أهمية جوهرية لما لها من آثار إيجابية على مجمل النشاط الإقتصادى وتحقيق معدلات مرتفعة للنمو وزيادة فرص العمل المنتجة، ونوصى بالعمل الجاد لزيادة تدفق الصادرات للأسواق الخارجية والتركيز على زيادة الإنتاج وجودته، وإزالة كافة معوقات التصدير وزيادتها كماً وقيمة والعمل على :

- تخفيض تكاليف الإنتاج للسلع المصرية من خلال خفض الأعباء المالية الغير مباشرة التى تتحملها السلع.
- تطوير وتحسين الجودة النوعية للسلع والإلتزام بالمواصفات القياسية الموضوعة والمعمول بها ليكون الإنتاج مطابقاً للمواصفات دون أية إنحرافات سواء أكان هذا الإنتاج للاستهلاك المحلى أو التصدير، والعمل على متابعة المواصفات القياسية وتطويرها وتحسينها.
- تطوير البيئة الأساسية للتصدير فى مجال التسويق والتمويل والمعلومات وتشجيع إنشاء الشركات التى يكون نشاطها الأساسى تسويق الإنتاج المصرى فى الأسواق العالمية، وزيادة فعالية الأجهزة القائمة بتنمية الصادرات والتنسيق بينها ومن هذه الأجهزة التمثيل التجارى ومركز تنمية الصادرات وهيئة المعارض والأسواق الدولية وأن يقوم التمثيل التجارى بدور رئيسى فى تنمية الصادرات بدراسة الأسواق الخارجية ومعرفة إحتياجاتها والسلع التى يمكن تصديرها والتفاعل مع المصدرين ومعاونتهم وتدعيمهم وأن يكون أساس تقييم المكاتب مدى نجاحهم فى زيادة الصادرات، والإهتمام بعمليات التغليف والتعبئة وإعداد الكتالوجات والنشرات التى تقدم مع المنتج.

والعمل على توفير التمويل المناسب خاصة للدول الأفريقية وتشجيع إقامة فروع مشتركة للبنوك المصرية فى الدول الأفريقية وإتاحة المعلومات عن الأسواق والدول والسلع التى يمكن تصديرها.

- أن يكون لتنمية الصادرات الأهمية القصوى فى كافة أجهزة الدولة وأن تقوم هذه الأجهزة بتبسيط الإجراءات المرتبطة بالتصدير.

فى الجزء الرابع سوف نتناول الواردات

ITU TELECOM AFRICA 2008 Cairo 12-15 M

Teleco mmunicati n Un

مؤتمر ومعرض أفريقيا تليكوم 2008

الدكتور نظيف وطارق كامل فى الجلسة الإفتتاحية



بقلم عبد السلام السيد أحمد

إستضافت مصر للمرة الثالثة بمركز القاهرة الدولى للمؤتمرات مؤتمر ومعرض الإتحاد الدولى للإتصالات "تليكوم أفريقيا 2008" الذى شارك فيه وزراء الإتصالات من مختلف دول العالم وحوالى 200 عارض من 40 دولة، ويعتبر هذا المعرض أحد أهم الأحداث الدولية فى مجال الإتصالات والمعلومات حيث يضم أحدث ما وصلت إليه الشركات المتخصصة فى مجالات خدمات الأقمار الصناعية وأجهزة الاتصالات ونظم المعلومات وقواعد البيانات وتطبيقات التليفون الثابت والمحمول والإنترنت فائق السرعة وشبكات الجيل القادم من الاتصالات ونقل المعلومات.

وقد قام الرئيس محمد حسنى مبارك بأفتتاح المعرض بحضور الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء والسادة وزراء الدفاع والاعلام والإستثمار والتربية والتعليم والتعليم العالى "البحث العلمى ومحافظ القاهرة . وأستعرض الدكتور طارق كامل وزير الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات المحاور الرئيسية الستة للمعرض والمؤتمر. والخطوات البارزة التى خطتها مصر ودورها كمدخل لعمليات تصدير خدمات تكنولوجيا المعلومات فى أفريقيا ، بالإضافة إلى إستعراض إمكانيات التعاون الإفريقى والدولى لمصر فى هذا المجال. وأكد الدكتور طارق على أن إفتتاح الرئيس مبارك لهذا الحدث الدولى الهام فى مجال الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات يعكس إهتمام سيادته المستمر بتطوير هذا القطاع وتشجيعه لجذب المزيد من الإستثمارات الإقليمية والعالمية، وإيجاد فرص العمل للشباب خاصة وأن هذا القطاع يعتبر أهم القطاعات الإقتصادية فى مصر، وطرح الوزير خلال الجلسة الأولى للمؤتمر والمعرض رؤية مصر فى القضايا الراهنة المتعلقة بمجال تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات ، مؤكداً على أن أهم هذه القضايا حالياً هى تأمين الفضاء الإلكترونى . وحماية المعلومات والخصوصية حيث يهتم العالم كله حالياً بهذه القضايا والبنية التشريعية والتكنولوجية اللازمة لتأمين هذا الفضاء الإلكترونى.

الرئيس مبارك يقص الشريط إيذاناً بإفتتاح المعرض

كلمة الجلسة الرئيسية:

ألقى الدكتور أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء عقب الإفتتاح كلمة الجلسة الرئيسية للمؤتمر حيث أعلن أن صناعة تكنولوچيا المعلومات والاتصالات كان لها الفضل فى التنمية الإقتصادية والإجتماعية المستديمة على مستوى القارة الأفريقية، وأن قطاع الإتصالات يمثل نقطة إنطلاق لجذب الإستثمار الأجنبى المباشر له ولبقية القطاعات والمجالات الأخرى خاصة وأن العالم يتجه نحو ثورة جديدة وهى ثورة الإقتصاد القائم على المعرفة.

المحاور الرئيسية الستة:

المحور الأول ويختص بتصدير خدمات تكنولوچيا المعلومات :

أكد الدكتور طارق كامل وزير الاتصالات وتكنولوچيا المعلومات على أن المحور الأول يركز على تصدير خدمات تكنولوچيا المعلومات، وعرض إستراتيچية مصر لتصدير هذه الخدمات لتصل إلى 1.1 مليار دولار حتى عام 2010 ، وذلك عن طريق الإعتماد على الكفاءات المصرية المؤهلة، وأنه من المخطط لها توفير 50 ألف فرصة عمل بنهاية هذا العام.

المحور الثانى ويختص بتكنولوچيا المعلومات والتعليم :

أظهرت الدكتورة هدى بركة مساعد أول وزير الاتصالات فى شرحها لهذا المحور الخطة الإستراتيچية للوزارة لتطوير العملية التعليمية بإستخدام تكنولوچيا المعلومات طبقاً للبرنامج الإنتخابى للرئيس مبارك بالتعاون مع وزارة التربية والتعليم ووزارة التعليم العالى، كما عرضت أيضاً المبادرة الجديدة التى تعرض لأول مرة على الرئيس وتهدف إلى تطوير التعليم الثانوى بإستخدام تكنولوچيا المعلومات.

المحور الثالث ويختص بالمناطق التكنولوچية :

عرضت فيه الأستاذة زينب زكى نائب الرئيس التنفيذى لهيئة تنمية صناعة تكنولوچيا المعلومات مع المهندس رؤوف عبد المسيح رئيس مجلس إدارة شركة القرى الذكية نموذج مجسم يعرض لأول مرة أول منطقة تكنولوجية جديدة يتم تنفيذها بالتعاون بين وزارة الإتصالات وتكنولوچيا المعلومات ووزارة الإستثمار بمنطقة المعادى على مساحة 75 فدانا، وتوفر حوالى 40 ألف فرصة عمل بمرحلتيها التى ينتهى عام 2012، وتتخصص هذه المنطقة فى تصدير الخدمات التكنولوچية.

المحور الرابع ويختص بالمحمول وتطبيقاته :

عرض الدكتور عمرو بدوى الرئيس التنفيذى للجهاز القومى لتنظيم الاتصالات آخر أرقام المشتركين فى التليفون المحمول فى مصر والتى وصلت إلى 23 مليون مشترك، وأشار إلى أن حجم الإستثمارات المحلية والعالمية التى تم جذبها إلى السوق المصرية فى هذا المجال بلغت 40 مليار جنيه، بينما تعدت الزيادة فى خدمات الاتصالات فى مصر وخاصة التليفون المحمول 50%، وتعتبر هذه النسبة من أكبر المعدلات السنوية فى العالم.

المحور الخامس ويختص بالتنمية البشرية :

استعرض الدكتور أحمد الشربينى مدير المعهد القومى للاتصالات التعاون المشترك بين مصر والدول الأفريقية فى مجال التدريب التخصصى والتنمية البشرية حيث قدم المعهد للعام الرابع على التوالى برنامجاً تدريبياً متخصصاً فى الاتصالات وتكنولوچيا المعلومات تموله وزارة الاتصالات وتكنولوچيا المعلومات حيث يشترك فيه سنوياً 20 مهندساً من 10 دول أفريقية.

المحور السادس ويختص بخدمات القيمة المضافة للاتصالات :

قدم المهندس عقيل بشير رئيس مجلس إدارة الشركة المصرية للاتصالات بياناً تفصيلياً شرح خلاله الخطة الإستراتيچية التى تقوم الشركة بتنفيذها بغرض نشر خدمات الاتصالات الحديثة فى جميع أنحاء الجمهورية، وتحقيق نقله نوعيه فى شبكة الاتصالات المصرية مما جعلها تمتلك أكبر وأحدث بنية تحتية للاتصالات فى منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا حيث وصل طول الشبكة إلى 25 ألف كيلو متر بجانب التوسع المستمر فى نشر الخدمة التليفونية فى جميع المحافظات ورفع الكثافة التليفونية خاصة فى الريف المصرى.

على هامش المؤتمر

- إستعرض الدكتور يسرى الجمل وزير التربية والتعليم والدكتور هانى هلالى وزير التعليم العالى تطورات مشروع تطوير المدارس التجريبية والمدارس الإعدادية على مستوى الجمهورية بإستخدام تكنولوجيا المعلومات، كما تم أستعراض عدد من المشروعات التى تتم بالتعاون مع منظمة النيباد الأفريقية كنموذج متميز للشراكة بين الحكومات والمنظمات الدولية.
- إستعرض الدكتور حازم عبد العظيم الرئيس التنفيذى لهيئة تنمية صناعة تكنولوچيا المعلومات وأمين خير الدين عضو مجلس إدارة الهيئة نماذج الشركات الجديدة فى مجال تصدير الخدمات التكنولوچية، كما تم عرض التجربة المصرية الناجحة فى هذا المجال على العالم.
- أوضح روب كونواى رئيس منظمة GSM العالمية ومقرها لندن أنه تم منح قطاعات الاتصالات المصرى جائزة هذا العام للتنمية فى سياسات التحرير وتشجيع الإستثمار التى تمنح كل عام للدول المتميزة فى هذا المجال.



الإجتماع السادس والثلاثين لمجلس إدارة إتحاد الموانئ البحرية العربية

المملكة المغربية - الدار البيضاء 6-8 مايو / أيار 2008

.المغربية خلال الفترة 6-2008/5/8 برئاسة سعادة الأستاذ نعيم بن إبراهيم النعيم رئيس الإتحاد وقد أفتتح الإجتماع معالى المهندس كريم غلاب وزير التجهيز والنقل حيث ألقى كلمة تم إعتمادها ضمن وثائق الإجتماع.

عقد مجلس إدارة الاتحاد إجتماعه السادس والثلاثين فى مدينة الدار البيضاء بالمملكة شارك فى الإجتماع السادة ممثلى الدول الأعضاء فى الاتحاد وممثلين عن جامعة الدول العربية ومجلس .الوحدة الإقتصادية العربية والهيئات الأخرى

أعلن سعادة رئيس الاتحاد عن اكتمال النصاب القانونى للإجتماع بحضور ممثلين عن 17 دولة عربية . تلى ذلك إقرار جدول الأعمال على النحو التالى:

بند 1: تقرير عن موقف تنفيذ القرارات والتوصيات السابقة لإجتماع مجلس الإدارة وإعتماد محضر الإجتماع الدورى 35.

بند 2: تقرير عن الإجتماع الثامن للجنة الفنية للنقل البحرى.

بند 3: تقرير عن الإجتماع الخامس للجنة المشكلة لتنفيذ إستراتيجية تنمية مستوى مهارة الموارد البشرية.

بند 4: إنضمام الإتحاد إلى عضوية الإتحاد الدولى للموانئ والمرافئ.

بند 5 : دراسة إنشاء قاعدة بيانات عن واقع قطاع النقل البحرى العربى.

بند 6: مجلة الإتحاد.

بند 7: موقع الإتحاد على شبكة الإنترنت.

بند 8: تقرير تطبيق الهيكل الموحد لتعريفة الرسوم والأجور.

بند 9 : إنشاء مركز عربى للتحكيم البحرى.

بند 10: جائزة أفضل ميناء بحرى عربى.

بند 11: الحسابات الختامية وتقرير مراقب الحسابات عن عام 2007.

بند 12: أ- طلب الهيئة المصرية لتصنيف السفن باعتمادها.

ب- طلب إنضمام موانئ كل من مملكة البحرين - دول قطر - ميناء مصراته (ليبيا)- شركة الأعمال الملاحية (السعودية) لعضوية الاتحاد.

بند 13: موعد ومكان الإجتماع 37 لمجلس الإدارة.

لواء بحرى/ عصام بدوى

وفى ضوء المناقشات والآراء والمقترحات التى أبديت حول بنود جدول الأعمال تم التوصل إلى النتائج والقرارات التالية:

1 - اعتبار كلمة معالى وزير التجهيز والنقل ضمن وثائق الإجتماع وتكليف الأمانة العامة للاتحاد بتضمين المقترحات الواردة في هذه الكلمة ضمن خطة عمل الاتحاد.

2 - اعتماد محضر الإجتماع الدورى 35 لمجلس الإدارة والثناء على جهود الأمانة العامة فى تنفيذ ومتابعة تنفيذ القرارات والتوصيات الواردة فى المحضر.

3 - التأكيد على أعضاء الاتحاد بالتفاعل مع توصيات اللجنة الفنية الدائمة بتنمية المهارات البشرية وحضور اجتماعاتها، والقيام بإعداد حصر عن مراكز ومعاهد التدريب والتكوين فى البلاد العربية وبرامجها وإمكانياتها التدريبية وتعميم ذلك على أعضاء الاتحاد.

4 - تكليف الأمانة العامة بمتابعة نشاطات وإجتماعات الاتحاد الدولى للموانئ والمرافئ البحرية وتعميم الموضوعات والوثائق التى تصدر عنه على أعضاء الاتحاد العربى.

5 - دعوة قطاع النقل البحرى بوزارة النقل فى جمهورية مصر العربية بإعداد ورقة عمل حول إنشاء قاعدة بيانات عن واقع النقل البحرى بالتنسيق مع الأمانة العامة للاتحاد وذلك خلال شهر من تاريخه لرفعها إلى مجلس الوحدة الإقتصادية العربية ومن ثم عرضها على القمة الإقتصادية والإجتماعية التنموية القادمة.وقيام الأعضاء بزيارة بنك المعلومات بقطاع النقل البحرى المصرى خلال فعاليات الإجتماع القادم لمجلس إدارة الاتحاد.

6 - تثمين الجهد المبذول فى إصدار مجلة الاتحاد ودعوة كافة الأعضاء بالتفاعل معها وخاصة من خلال الإشتراك فى إعداد المجلة والإعلان فيها وتسمية ممثل عن كل ميناء للتواصل مع المجلة وتزويدها بالمقالات والأخبار عن هذه الموانئ.

7 - التأكيد على أهمية قيام الأعضاء بزيادة موقع الاتحاد على شبكة الإنترنت وتزويده بأخبارهم وبياناتهم وتعديلها أولا بأول وتعيين مختص من قبلهم للتعامل مع هذا الموقع وإخطار الأمانة العامة للاتحاد باسمه.

8 - التأكيد على قيام الدول الأعضاء التى لم تواف الأمانة العامة بالموقف عن مدى تطبيق هياكل الرسوم والتعريفات للقيام بذلك بأسرع وقت ممكن والإلتزام بتطبيق تلك الهياكل ليتسنى للأمانة العامة عرض ذلك كله على مجلس وزراء النقل العرب فى إجتماعهم القادم.

9 - الموافقة من حيث المبدأ على قيام الإتحاد بتخصيص جائزة سنوية لأفضل ميناء بحرى عربى، وتشكيل لجنة من أعضاء الاتحاد من كل من : السعودية - المغرب - الجزائر - سلطنة عمان - ليبيا - سوريا - الأردن والأمانة العامة للاتحاد، لوضع نظام هذه الجائزة والمعايير والضوابط التى تحكمها، مع الإستفادة من تجارب الهيئات الدولية ، على أن تجتمع اللجنة خلال شهر من تاريخه فى مدينة الإسكندرية وعرض توصياته على الإجتماع القادم لمجلس الإدارة.

الأستاذ/ نعيم إبراهيم النعيم

10 - إعتماد تقرير مراقب الحسابات والحسابات الختامية وميزانية الاتحاد عن عام 2007.

11 - دعوة أعضاء الاتحاد للاستفادة من إمكانيات الهيئة المصرية لتصنيف السفن بعد أن يتم اعتماد هذه الهيئة من الجهات المختصة فى جمهورية مصر العربية.

12 - الموافقة على إنضمام كل من: الهيئة العامة للجمارك والموانئ بدولة قطر وميناء المنطقة الحرة مصراته (ليبيا) أعضاء عاملين فى الاتحاد وشركة الأعمال الملاحية (السعودية) عضواً منتسباً إعتباراً من العام الحالى 2008 .

13 - يتم انتقال رئاسة الاتحاد الحالية من المملكة العربية السعودية وذلك خلال الإجتماع القادم لمجلس الإدارة مع قيام الأمانة العامة للاتحاد بإتخاذ الترتيبات المناسبة لتكريم السيد رئيس الاتحاد سعادة الأستاذ نعيم بن إبراهيم النعيم خلال الإجتماع المشار إليه أعلاه.

14 - الموافقة على تجديد تعيين السيد اللواء بحرى/ عصام الدين بدوى ، أميناً عاماً للاتحاد لمدة أربع سنوات تبدأ من تاريخ إنتهاء فترة تعيينه الحالية وذلك وفقاً للمادة 29 من النظام الأساسى للاتحاد وعلى ضوء ما أبداه السادة أعضاء مجلس الإدارة بشأن جهود السيد الأمين العام.

15 - تكليف الأمين العام، بالتنسيق مع السادة أعضاء الإتحاد لإقتراح التعديلات المناسبة على النظام الأساسى الحالى للاتحاد، وبما يتماشى مع المتغيرات الحالية، وعرض هذه التعديلات المقترحة على مجلس الإدارة تمهيداً لاعتمادها من قبل الجمعية العمومية فى إجتماع غير عادى.

16 - يكون عقد الدورة 37 لمجلس الإدارة فى القاهرة على أن يتزامن موعد الإنعقاد مع موعد إجتماع السادة وزراء النقل العرب خلال الربع الأخير من عام 2008 .

الفعاليات المصاحبة لإجتماع مجلس الإدارة

تم فى اليوم الثانى من الإجتماعات القيام ببعض الأنشطة والفعاليات المصاحبة:

أولا: فى إطار حرص الإتحاد على تبادل الخبرات والإطلاع على أعمال الموانئ البحرية العربية، تم تقديم عروض لعدد من الموانئ البحرية وذلك على النحو التالى:

- العلاقة القانونية بين المشغل والوكالة الوطنية للموانئ المغربية.
- تقديم القانون 02/15 المتعلق بإصلاح قطاع الموانئ بالمغرب.
- تقديم عن الموانئ الأردنية وأنشطته وخطط التطوير المستقبلية.
- تقديم عن الموانئ فى مملكة البحرين.
- ميناء اللاذقية فى الجمهورية العربية السورية.
- ميناء الملك عبد العزيز بالدمام.
- تجربة الخصخصة فى موانئ سلطنة عمان.

وقد جرت مناقشات واستفسارات حول ما تم تقديمه من عروض.

ثانيا: وفى نطاق جهود الاتحاد لتوطيد علاقات التعاون والتنسيق بين الموانئ الأعضاء، تم توقيع إتفاقية تعاون بين الوكالة الوطنية للموانئ المغربية والمؤسسة العامة لميناء اللاذقية بالجمهورية العربية السورية يهدف تبادل الخبرات والتجارب والتعاون فى كافة المجالات وخاصة تنمية الموارد البشرية.

هذا وقد تم إيداع نسخة من الاتفاقية لدى الأمانة العامة للاتحاد كما تم إحاطة الأمانة العامة للاتحاد بنتائج متابعة تنفيذ ما ورد فى الاتفاقية، ليكون ذلك نموذجاً للتعاون الثنائى والمتعدد الأطراف بين الموانئ الأعضاء فى الاتحاد.

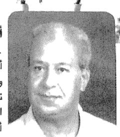
ثالثا: أطلع مجلس الإدارة على ما تم إنجازه فى مجال التعاون الثنائى بين أعضاء الاتحاد حيث تم تفعيل توصية مجلس وزراء النقل العرب وذلك بإنشاء خط بحرى منتظم مباشر يربط بين تونس والمغرب تم افتتاحه فى نهاية شهر مارس الماضى.

وجارى التنسيق حاليا بين تونس والجزائر وليبيا لإنشاء خطوط ثنائية منتظمة وتبادل الخبرات والمعلومات بين الأطراف بغية تطوير الموانئ البحرية وحركة النقل البحرى فى ما بينها.



لوجستيات تداول ونقل القمح المستورد عن طريق الموانئ المصرية

بقلم/ سمير معوض محاضر فى الإقتصاد البحرى وصناعة اللوجيستيات



أولاً : مقدمة:

1 - بإيجاز دقيق فإن صناعة اللوجستيات بإعتبارها أنشطة / عمليات مولدة للقيم المضافة .. وقتاً وجودة وتكاليف.. هى مجموعة الآليات والأدوات والوسائل التى تدرك طبيعة التحديات العملية والمشكلات الإجرائية وتطور المفاهيم والتطبيقات الإقتصادية .. وتتجاوب معها بتحقيق أعلى مستويات الكفاءة فى التعامل معها على أساس الإلتزام بحماية مصالح جميع الأطراف الضالعة فى التجارة الدولية.

2 - هذه الصناعة الإستراتيجية البالغة الأهمية تقوم على سياق متراكب من العلاقات البشرية والإدارية والتكنولوجية والمعلومات والإتصالات ومن أهم أهدافها تحويل الموانئ من مجرد مقدم خدمات أولية إلى طاقات إنتاجية مصنعة للخدمات اللازمة لتدفق مشحونات التجارة الدولية.

3 - ويقوم مثلث العمليات اللوجستية فى أساسه على أنشطة ثلاث مترابطة ومتواصلة ومتساندة هى :

- تدبير / توريد السلع A- Procurement.
- تخزين السلع وترويجها وبيعها ونقلها B - Distribution.
- إعادة الطلب C - Re-ordering.

4 - وتعتمد سلسلة الإمداد العولمى للقمح (Grains Global Logistics Chain) على عدة ركائز لوجيستية فى الموانئ من أهمها:

1 - Port Consolidated Facilities.
2 - Import Terminal.
3 - Silos / Warehouses.
4 - Means of Transportation.
5 - Distribution Networks.

5 - وتقوم الموانئ بدور أساسى سواء فى بلد المورد أو بلد المستورد باعتبارها مرافق تسهيلات وتشهيلات فى سلسلة النقل البحرى الدولى (Transport Chain Facilitator).

6 - كما تعد الموانئ من ضمن أهم عناصر البنية التحتية لأنشطة النقل التجارى الدولى التى تسهم فى نمو وإزدهار تجارة الأقماح الدولية.

7 - وفى مطلق الأحوال فأن مصر تعتمد على النقل البحرى ولوجيستياته فى استيراد الأقماح وتداولها.

8 - وتتأثر سلسلة العمليات اللوجيستية فى جانب منها فى هذا الشأن على عرض الطاقة النقلية البحرية فلأسباب عدة يكون عرض السفن غير مرن بسبب قواعد ونظم الـ ISPS و ISM حيث تصبح نوعيات وأعداد السفن الملائمة لنقل هذه السلعة غير كافية.

9 - وفى كل الأحوال فإن صناعة اللوجيستيات سلسلة من العمليات الممتدة عبر مراحل ثلاث : الإنتاج والتوزيع والإستهلاك على نحو متكرر.

ثانياً : الأهمية الإقتصادية / الإستراتيجية للقمح فى مصر:

1 - تشير الإحصاءات إلى أن الإستيراد المصرى من القمح العالمى بلغ نحو 7.1 ملايين طن و 5 مليون طن ذرة فى العالم 2007، وفى عام 1984 كان إنتاج مصر من القمح 8.1 مليون طن .. وفى ذات العام أستورد الإتحاد الأوروبى 6.5 مليون طن والبرازيل 6.4 مليون طن واليابان 5.5 مليون طن.

2 - والمعروف أن القمح فى السوق الدولية يعتبر من السلع الحرة فى سوق العرض والطلب والأسعار.

3 - فى العام الماضى (2007) ترددت أسعار القمح المستورد ما بين 400 إلى 500 دولار للطن تسليم ميناء الشحن بنظام (F.O.B) (Free On Board) (أى ما بين 2200 إلى 2600 جم) وفى الأشهر الأخيرة أرتفعت أسعار الأقماح فى السوق الدولية بنسبة 40%.

4 - وتعتبر مصر الدولة الأولى من ضمن عشرة دول مستوردة للقمح على مستوى العالم.

5 - ويبلغ الإستهلاك الإجمالى للشعب المصرى 13.5 مليون طن قمح منها نسبة 52.6% مستورد من الخارج و 47.4% إكتفاء ذاتى.

6 - ويصل إستهلاك الفرد فى مصر إلى 180 كيلو جرام فى العام.

7 - وتبلغ إنتاجية الفدان نحو 2 طن فى مصر . وهى إنتاجية ليست كبيرة.

8 - فى العام 2004 قامت مصر بزراعة 3 مليون فدان قمحا . لكن المساحة تضاءلت إلى 2 مليون فدان فى العام الحالى.

9 - وهناك دراسات إقتصادية تحبذ زراعة 4 مليون فدان مع تحسين وتطوير سلالات القمح المنتج.

10 - وتستورد مصر الأقماح من الولايات المتحدة وأستراليا وكندا وروسيا / كازاخستان.

11 - ويعد أرتفاع أسعار القمح عالمياً بالنسبة للدول المنتجة له ميزة للميزان التجارى وميزان المدفوعات لديها .. إضافة إلى تخليصها من الإعانات المالية الزراعية (Subsidies) التى تدفعها لزراع القمح.

12 - وبصورة مناقضة فأنه يمثل ضغوطاً مالية فى موازين المدفوعات / الموازين التجارية بالنسبة للدول المستوردة الفقيرة التى يعتبر القمح بالنسبة لشعوبها مصدراً مهماً للحصول على السعرات الحرارية.

13 - وهناك إحتمالات شبه مؤكدة أن سوق عرض الحبوب ستتعرض لإختلالات فى مواجهة تزايد الطلب العالمى نتيجة لاتجاه عدد من الدول المنتجة على نطاق واسع للحبوب إلى إستخراج الوقود الحيوى (BioFuel) من مصادر متجددة مثل الكحول الأثيلى (Ethanol) الذى يستخرج من الذرة.

14 - ومن المتوقع بسبب ذلك أن تتسع مساحة زراعة الذرة على حساب تقلص مساحات زراعة القمح فى الدول الصناعية مثل الولايات المتحدة وكندا وأستراليا وروسيا.

15 - فى أوروبا يجرى الآن إستخراج الـ (Biodiesel) من بذور نبات اللفت (Rapeseeds) وفى البرازيل يتم إستخراج الأيثانول من نبات قصب السكر وجميعها مساحات أراضى ستؤثر على المساحات اللازمة لزراعة القمح.

16 - ومن ثم فأن عبء التخضم / ارتفاع أثمان المواد الغذائية سيقع على كاهل شعوب الدول الفقيرة . فشعوب الدول الغنية تبلغ نسبة إستهلاكها من 10% إلى 15% من دخلها فيما ترتفع النسبة إلى 50% فى الدول الفقيرة.

17 - وتسهم حلقات اللوجستيات بتعقيداتها فى الدول النامية فى زيادة أسعار القمح (والحبوب بصفة عامة) نتيجة الفجوات التى تعترى حلقات سلسلة الإمداد اللوجيستى (Logistics Supply Chain).

ثالثاً: المعايير الدولية المحددة والمقبولة لمكونات القمح المستورد:

1 - من أهم عناصر اللوجيستيات أن يتم فحص رسائل القمح فى موانئ الشحن والتأكد من مطابقة الشحنات للمواصفات المحددة نباتياً وبيولوجياً.

2 - ويوضح الجدول التالى النسب المقررة للمواصفات:

الرطوبة	مقبولة حتى 13.5 %	الحد الأقصى
البروتين	مقبولة حتى 10.8%	الحد الأدنى
الغروية الجافة للدقيق	مقبولة حتى 7.8 %	الحد الأدنى
مؤشر الغروية	مقبولة حتى 73 %	الحد الأدنى
مواد غريبة	مقبولة حتى 0.8 %	الحد الأقصى
عشبة العرق المسهل	مقبولة حتى 1.2 %	الحد الأقصى
الكسر والضمور	مقبولة حتى 5.2 %	الحد الأقصى
اللب الذى أتلفته الحرارة	مقبولة حتى 0.3 %	الحد الأقصى
إجمالى اللب التالف	مقبولة حتى 4.2 %	الحد الأقصى
العيوب/ النواقص	مقبولة حتى5.3 %	الحد الأقصى

تابع لوجستيات تداول ونقل القمح المستورد عن طريق الموانئ المصرية

3 – وإعادة ما يتم الفحص على أساس عينات (كميات) مختارة (Sublots) وتمثل النسب المشار إليها فى الجدول أعلاه حدود التجاوز/ السماح المقبولة لإعتبار شحنات القمح محل قبول.

4 – فكلما كانت شحنات القمح غير مطابقة للمواصفات من الناحية الزراعية و / أو الناحية البيولوجية أدى ذلك إلى تعثر إجراءات قبول الشحنة واستطالة مدة الإفراج عنها وتتحول اللوجيستيات فى هذه الحالة إلى لوجيستيات سلبية مؤثرة عكسيا على:

أ – النفقات Costs

ب – الجهود Efforts

ج – الوقت Time

5 – ويؤدى أختلال جدول وصول/ إبحار السفن المشحونة برسائل الأقماح إلى ومن الميناء فى أحيان عدة إلى حدوث تكدس (Congestion) فى الميناء وتحوله إلى عنق زجاجة يؤثر فى منظومات اللوجستيات.

6 – ويترتب على هذا الأكتظاظ أرتباك جدول التدفقات وإرهاق البنية التحتية والبنية الفوقية للميناء .. وتحميل الإقتصاد القومى بأعباء غرامات التأخير (Demurrage) التى تؤثر على أثمان السلع وأثمان مخرجاتها.

7 – ويوضح الرسم فى أسفل الصفحة أهم مكونات صناعة اللوجستيات فى الموانى:

رابعا : لوجيستيات نقل مشحونات القمح:

1 – تعتمد منظومة النقل البحرى على عدة محاور هامة من ضمنها السفينة الناقلة للتجارة المحمولة بحراً والموانئ .. وظهير الميناء الجغرافى والإقتصادى والديموجرافى.

2 – فالسفن تعمل فى خدمة التجارة الدولية البحرية .. والموانئ تعمل فى خدمة السفن ومشحونات البضائع والسلع .. وظهير الميناء يقدم خدماته للميناء كما يقدم خدمات شبكات النقل المتعدد الوسائل (Multimodal Transportation)

3 – وعلى ذلك فكل من أضلاع المثلث هذه تشارك على نحو فعال فى سلسلة الإمداد اللوجستية (Logistics Supply Chain) وينبغى أن تعمل فى تناسق وتوافق وتزامن دقيق.

4 – فحمولة سفينة واحدة من القمح تتطلب لنقلها براً إلى السوق الداخلية عشرات القطارات أو آلاف الشاحنات أو مئات السفن النهرية.

5 – وفيما تتقاضى السفينة سعر نولون واحد ومحدد (Freight rate) فان أسعار النقل وتكاليفه بواسطة الوسائل الثلاثة تختلف فى معدلاتها.

6 – فالنقل بالشاحنات أغلى من النقل عن طريق السكك الحديدية والنقل بالسكة الحديدية يتميز بطاقته النقلية الأكبر وبالتالى الأرخص .. ويعد النقل النهرى أرخصها جميعا إذ تبلغ تكلفته نحو 20% من النقل البرى.

7 – ويتميز النقل البرى بالشاحنات بأنه أكثر ملائمة مع لوجيستيات النقل بنظام من الباب للباب (From door to door) .

8 – ويعانى النقل النهرى فى مصر من مشكلات هيدروليكية وفيزيقية جمة .. يتم التخطيط للتغلب عليها.

9 – كما أن النقل بالسكك الحديدية يحتاج إلى تطوير شبكات خطوطه الحديدية وزيادة أصوله العاملة . فهناك نحو 350 قاطرة سكة حديدية لا تعمل وتعد عبئاً على الطاقة النقلية فى هذا القطاع الحيوى فى مصر.

10 – مشكلة لوجستية أخرى توجد فى بعض دول توريد القمح مثل دولة كازاخستان التى تعد جغرافيا محاطة بأراضى من كل جوانبها (Landlocked) وليست مطلة على موانئ بحرية.

11 – وينجم عن ذلك ضياع فى الوقت وزيادة فى تكاليف النقل إلى الدول المستوردة.

12 – ويمثل الفاقد من القمح فى بعض الأحيان أثناء عمليات النقل غير الملائمة خسارة فى هذه السلعة الإستراتيجية.

خامسا – الخلاصة:

* أن صناعة اللوجستيات تعتبر سلسلة ممتدة تقوم على محورين هامين الأول هو محور مجال الأنشطة (Economies of Seope) والثانى هو محور وفورات حجم الإنتاج (Economies of Seale) والميناء / محطة الحاويات الذى / التى تقوم على هذين المحورين هى التى ستحقق أكثر الأهداف نجاحاً.

* يعد الوقت هو لب عمليات الخدمات اللوجيستية فى مجالات التجارة والإستثمار فحين تطورت صناعة اللوجستيات تطورت معها القيمة الجوهرية للوقت .. فقد كانت:

فى زمن مضى 1- Time is money

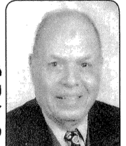
فى زمن لاحق 2- Time is victory

فى زمننا الراهن 3-Time is the essence of Logistics

ولا يعلم أحد ما الذى سياتى به المستقبل القادم



البورصات ودورها فى التنمية والنمو الإقتصادى



بقلم محاسب سعيد رجب شرف الخبير المالى والإقتصادى

نبدأ أولاً بتعريف كلمة البورصة فنقول أن لفظ البورصة له أساس علمى وهو سوق الأوراق المالية ولو أن البعض يقول أن لفظ البورصة يرجع إلى أن كان بعض التجار ينزلون بفندق لعائلة تدعى فان دى لابورص بمدينة بروج ببلجيكا - وهو المكان الذى يتم فيه البيع والشراء بواسطة تجار يسمون بالسماسرة حيث لا يظهر المنتج ولا المستهلك بل الأغلب أن يكون الأمر مجرد مضاربة فى فروق الأسعار.

ويشترط فى البورصات أن يكون التعاقد طبقاً لنظام خاص لا يتغير فى كل العقود. بعد ذلك نوضح مفهوم بورصة الأوراق المالية فنقول أنها السوق التى تتعامل فى الأوراق المالية مثل الأسهم والسندات – وأهم وظيفة للبورصة هو ضمان التداول المنظم للأوراق المالية وتعبئة الأموال من أجل الإستثمار – كما أن بورصة الأوراق المالية تشكل جزءاً هاماً من سوق المال بمعناه الواسع حيث يتكون سوق المال من ثلاثة أسواق لكل منها خصائصه وأدواته وسياساته وتتمثل هذه الأسواق فى الآتى:

1 - سوق النقد :

وهو مجال تداول الأموال قصيرة الأجل أى التى لا تتجاوز سنة والمؤسسات التى تعمل فى هذا السوق هى البنك المركزى والبنوك التجارية.

2 - سوق رأس المال:

وهو مجال التعامل فى الأموال متوسطة وطويلة الأجل وأهم المؤسسات العاملة فيه هى مجموعة مصرفية تضم البنوك المتخصصة وبنوك الإستثمار ومجموعة غير مصرفية تضم شركات الإستثمار وشركات التأمين على الحياة ومؤسسات التأمين الإجتماعى وصناديق التأمين والادخار.

3 - سوق الأوراق المالية (البورصة):

وهو مجال التعامل فى الأوراق سواء عند إصدارها لأول مرة أو عند تداولها بعد ذلك ويعد سوق الأوراق المالية أحد الآليات الهامة لتجميع الموارد المالية وتوظيفها فى المشروعات الإستثمارية من خلال اقتناء الأفراد والشركات لما يصدر فى هذا السوق من أسهم وسندات – كما يلعب دوراً أساسياً فى تطوير وتنظيم أساليب التمويل للمشروعات وتوفير هذا التمويل بالأحجام المطلوبة والمناسبة من حيث الشروط والتكاليف.

وتؤدى البورصة العديد من الوظائف الرئيسية للإقتصاد القومى ولعل أهمها تأمين السيولة وتجميع المدخرات للإسهام فى عملية الإستثمار والتنمية وتلبية إحتياجات الدولة المالية اللازمة للقيام بأعبائها المتزايدة لتمويل أهداف التنمية عن طريق إصدار السندات طويلة الأجل والأذونات قصيرة الأجل " أذونات الخزانة" ثم نتكلم بعد ذلك عن دور البورصات فى التنمية والنمو الإقتصادى فنقول أن أدبيات التنمية المالية كانت حتى وقت قريب تركز حصرياً على العلاقة بين الوسطاء الماليين والتنمية الإقتصادية غير أن أسواق الأسهم فى البلدان النامية تعتبر الآن مصدراً مهماً لتمويل التنمية.

وتشير الدراسات الحديثة إلى أن العلاقة بين أسواق الأوراق المالية (البورصات) والتنمية الإقتصادية تؤدى إلى تنمية أسواق الأوراق المالية مع الجوانب الأخرى المتعلقة بالتنمية المالية ويشار إلى أن البورصات يمكن أن تشجع على التخصص وكذلك على حيازة المعلومات ونشرها وإلى أنها تقلل من تكلفة تعبئة المدخرات فتسهل بذلك الإستثمار فضلاً عن أن ذلك يمكن الأسواق أن تعزز مراقبة الشركات بالتخفيف من مشاكل صاحب المال (الوكيل) من خلال تحقيق التسابق بين مصالح المديرين والملاك – وفى هذه الحالة يجاهد المديرون لتعظيم قيمة الشركة فيعززون بذلك النمو الإقتصادى .

وتقلل البورصات ذات السيولة الكافية من مخاطر حيازة الأوراق المالية عن طريق السماح للمدخرين بالشراء والبيع بسرعة وبتكلفة زهيدة عندما يرغبون فى تغيير حوافظهم المالية وفى نفس الوقت فأنها تتيح للشركات إمكانية الحصول على رؤوس الأموال من خلال إصدار الأسهم ولذلك فان البورصات حسنة التطوير وذات السيولة العالية يمكن أن تحسن تخصيص الأموال وتعزز آفاق النمو الإقتصادى – غير أن زيادة سيولة البورصات يمكن أن تعوق النمو.

وهناك ثلاث طرق يمكن بواسطتها أن يحدث ذلك وهى :

الأولى: أن وجود قدر أكبر من السيولة فى البورصات يمكن أن يقلل معدلات المدخرات أو تزيد عوائد الإستثمار.

الثانية: أنه نظراً للريبة التى يظنها البعض من تأثير مبهم على المدخرات فأن زيادة السيولة فى البورصات يمكن أن تقلل من معدلات الادخار من خلال تأثيرها السلبى على الريبة وقلة الريبة هذه تقلل من الطلب على المدخرات الوقائية.

والثالثة: أنه من خلال ما قد تشجع عليه سيولة البورصات من الحركية وقلة التبصر يجد المشتركون المتبرمون سهولة فى البيع بسرعة ويمكن أن تؤدى هذه المزية الظاهرية للمستثمرين إلى تثبيط لممارسة رقابة على الشركات، مما يؤثر بشكل سلبى على نظم إدارة الشركات ويضر بذلك بالنمو الإقتصادى.

ولهذه الأسباب الثلاثة فأن زيادة سيولة أسواق الأوراق المالية قد لا تؤدى مع كل ذلك إلى تعزيز النمو الإقتصادى.

ولقد حاولت دول نامية كثيرة تعميق أسواق الأوراق المالية (البورصات) فيها بإجراء إصلاحات كبرى ابان التسعينيات وأقدمت على تحرير نظمها المالية وتحسين مناخ الإستثمار فيها (من خلال تحقيق أستقرار الإقتصاد الكلى وتوفير مناخ أفضل لأنشطة الأعمال) وطورت أطر ومؤسسات جديدة للأشراف على هذه الأسواق وأدخلت التحسينات على البنية الأساسية الرئيسية من أجل عمليات سوق رأس المال – كما طبقت الكثير من البلدان إصلاحات شاملة لمعاشات التقاعد وخصصت مشروعات الأعمال المملوكة للدول بأمل تشجيع تنمية رأس المال. ومع زيادة وتيرة الإصلاحات تصاعدت التوقعات بشأن تنمية سوق رأس المال فى البلدان النامية غير أن هذه التوقعات العالية لم تتحقق فى كثير من البلدان – وبعد ما يقرب من عقدين من الإصلاحات فأن حالة أسواق رأس المال فى البلدان النامية لا تزال مختلطة ولكن وتيرة النمو بالرغم من أنها سريعة إجمالاً لم تكن بنفس القدر من الإثارة التى ميزتها فى البلدان المتقدمة.

وقد عانت بعض البلدان النامية من الركود أو حتى الإنكماش فى البورصات فيها خاصة بالنسبة لأسهم رأس المال والسندات المصدرة بالعملات المحلية وعلى الرغم من أنه لا يمكن تصور زيادة معدلات التنمية الإقتصادية ورفع معدل النمو بدون بورصات الأوراق المالية – إلا أن التقلبات فى بورصات الأوراق المالية لها تأثير سلبى على الإقتصاد الحقيقى والتنمية المالية – ولتفادى تلك الآثار يجب أن تكون البورصات أكثر تكاملاً و إنفتاحاً.

وأظن أنه من الواجب هنا أن نشير إلى أن التنمية المالية من خلال تدعيم تخصيص الموارد وبالتالى عوائد الإدخار قد تخفض معدلات الإدخار – فأذا وجدت وفورات خارجية ضخمة بدرجة كافية مرتبطة بالإدخار والإستثمار – فأن التنمية المالية تبطئ من النمو على المدى البعيد. ومن المهم الإشارة هنا إلى أن البنوك ذات الكفاءة العالية تعمل على الإسراع فى النمو الإقتصادى . ويجب هنا أن نشير إلى أن تطور البورصات يرتبط بعلاقة إيجابية بالنمو الإقتصادى.

وختاماً لهذا البحث نجد أنه لزاماً علينا أن نعرض خصائص الأسواق المالية العربية – فبالرغم من وجود العديد من الأسواق المالية فى العديد من الدول العربية على إختلاف درجة نموها وتطورها – ألا أن هذه الأسواق يشوبها العديد من السلبيات سواء كان ذلك فى سوق الإصدار (السوق الأولية) أو فى سوق التداول (السوق الثانوية) وتتسم تلك الأسواق بما يلى :

1 – ضيق نطاق السوق سواء كان ذلك بالنسبة لمحدودية الأدوات أو فى ضآلة حجم الإصدارات وعدم أنتظامها.

2 – تملك الحكومة نسبة كبيرة من الأسهم مع عدم طرحها للجمهور – بالإضافة إلى غلبة نشاط الشركات المساهمة وسيادة النمو العائلى لهذه الشركات.

3 – استحواذ البنوك وشركات التأمين على نسبة هامة من السندات.

4 – ضآلة نسبة العائد الصافى فى هذه الأوراق قياساً على منافذ الإستثمار المحلية الأخرى المتاحة.

5 – ضعف وغياب دور الوساطة المالية المتخصصة فى أعمال سوق الأوراق المالية – مع بدائية توزيع الأكتتابات حيث لا تزال تعتمد على أسلوب الأتصال المباشر لتوزيعها .

6 – القصور التشريعى والمتمثل فى إختلاف القوانين واللوائح والنظم المصدرة بالإضافة إلى تضارب جهات الاختصاص.

وبعد فأنى أرجو أن أكون قد وفقت فى عرض موضوع الأسواق المالية البورصات ودورها فى التنمية والنمو الإقتصادى ..

والله ولى التوفيق.

ترانز مصر

توقع عقد شراكة مع شركة شاك مان الصينية للنقل الثقيل

- ترانز مصر ترعى مؤتمر إستراتيجية النقل والتنمية فى مصر برعاية معالى السيد وزير النقل المهندس محمد لطفى منصور
- إفتتاح ساحة تخزين ومستودعات مغلقة على مساحة 10000 متر مربع كمرحلة أولى بمنطقة مرغم بالإسكندرية
- فتح آفاق جديدة فى تنمية الإقتصاد الوطنى
- توفير أكثر من 100 فرصة عمل للشباب و فريق خدمة عملاء للبضائع المجمعة

فى إطار تطوير استراتيجية النقل فى جمهورية مصر العربية عقدت غرفة ملاحة الإسكندرية فى الثالث عشر من الشهر الجارى بحضور السيد وزير النقل المهندس محمد لطفى منصور مؤتمر موسع تحت عنوان " استراتيجية النقل والتنمية فى مصر"، ونظراً للدور الإيجابى والفعال لشركة ترانز مصر فى مجال الخدمات الملاحية واللوجستية فقد دعت غرفة الملاحة الشركة لتكون راعى رسمى للمؤتمر والذى يعد من انجح المؤتمرات لما قدمه من حلول وإيضاحات لمعظم القضايا التى تهم صناعة النقل الدولى والداخلى هذا بالإضافة إلى تسليطه الضوء على ما قامت به الحكومة من إنجازات حيوية وهامة لتلك الصناعة.

وعلى هذا الصعيد وقعت شركة " ترانز مصر للنقل والتجارة" إحدى شركات ترانز مصر – حسنى مصطفى العنتبلى عقد شراكة مع شركة SHACMAN الشركة الرائدة فى مجال صناعة النقل الثقيل على مستوى العالم لتسويق وخدمة سيارات النقل الثقيل بجمهورية مصر العربية حيث وقع عقد الشراكة مدير عام شركة ترانز مصر للنقل والتجارة ونائب رئيس مجلس إدارة المجموعة الأستاذ محمد حسنى مصطفى العنتبلى ورئيس شركة شاكمان الصينية السيد وانج جانج بحضور السيد رئيس مقاطعة شانكسى والسيد الدكتور لى اوزمى وزير التجارة بالمقاطعة وكل من السادة أحمد حسنى العنتبلى نائب رئيس مجلس إدارة شركة ترانز مصر والمدير العام شركة ترانز مصر شيبنج كليرنج اند تريدنج والسيد حسنى العنتبلى رئيس مجلس إدارة المجموعة .



هذا وقد تم طرح الدفعة الاولى من مركبات النقل الثقيل من موديل رأس التريلر موديل F2000 10 عجلة و 6 عجلة ، واللتان لاقا نجاح وإعجاب جميع العاملين فى قطاع مركبات النقل وسيارات الجر فى جمهورية مصر العربية وذلك لقوة تحمل السيارة وملائمتها لأجواء الطرق المصرية وكذلك لتحملها للخدمة الشاقة حيث أنها تقوم على استخدام نفس التقنية الخاصة بالمركبات الألمانية الصنع" MAN" الأمر الذى كان له عظيم الإثر فى الإقبال عليها وتلقى طلبات شرائها.

هذا والجدير بالذكر أن شركة ترانز مصر شبنج سوف تقوم خلال هذا الشهر بافتتاح خدمة التخزين على مساحة 10000 متر مربع كمرحلة أولى من خلال مخازنها المغلقة ومستودعاتها المفتوحة والمجهزة باستقبال كافة أنواع البضائع . والتى تعتبر بموقعها المتميز فى منطقة مرغم بالقرب من مطار الإسكندرية ، ميناء الإسكندرية البحرى، ميناء الدخيلة البحرى والطريق الدولى مركزا يسهل من خلاله تقديم خدمات الترانزيت والتخزين للبضائع المجمعة لجميع العاملين فى قطاعى الصناعة والتجارة وقطاع البترول.



وكما هو معلوم بان فى نفس هذا الموقع تم إنشاء مركز الصيانة وقطع الغيار لمركبات النقل "شاكمان" والذى به يكتمل تقديم هذه المركبة للسوق المصرى من حيث تقديم الضمان المجانى لمدة سنتين وتوفير جميع قطع الغيار اللازمة وبشكل مستمر.

وعليه فقد جاءت رغبة ترانز مصر للنقل والتجارة ذات الخبرة العريقة فى مجال النقل الدولى المتخصص فى أن تصبح شريكاً لتقديم أحدث مركبات النقل الثقيل صناعة صينية بخبرة سيارات "MAN" الألمانية فجمعت بين الخبرة الألمانية وإقتصادية السعر

وتعتبر شركة (شاكمان) واحدة من الشركات الرئيسة فى العالم التى تعمل فى مجال صناعة النقل الثقيل حيث تتواجد فى الشرق الأوسط وأسيا والباسيفيك حيث تقدم إنتاجها من خلال شبكة وكلاء عالمية تغطى أكثر من دولة عبر القارات الخمسة.

وتمتلك ترانز مصر أسطول حديث لمركبات النقل بجميع السعات والتى تستوعب جميع الأحمال بدءا من المركبات الصغيرة سعة طن ونصف وحتى الكساحات للمشروعات الخاصة.

هذا ويؤكد السيد أحمد العنتبلى نائب رئيس مجلس إدارة المجموعة ومدير عام شركة ترانز مصر سيبنج كليرنج أند كليرنج على أن الشركة بفريق خدمة العملاء المؤهل قادرة على تقديم خدماتها فى مجال الشحن البحرى والجوى والبرى بشكل يرضى عملائها من حيث المتابعة الفورية لشحناتهم و توفير وتذليل جميع العوائق التى قد تواجههم.

هذا بالإضافة الى خدماتها المتميزة والتى تنفرد بها الشركة على مستوى الشرق الأوسط فى مجال نقل السوائل والكيماويات والزيوت كزيت الزيتون وزيوت الطعام الأخرى والتى تقدمها بكفاءة من خلال فريق عمل مدرب وله خبرة طويلة فى هذا المجال.



وبذلك تعتبر مجموعة شركة ترانز مصر من الشركات الرائدة عالميا من خلال شبكة وكلائها المنتشرين فى جميع أنحاء العالم مع سيرها دوما نحو القمة والعالمية.

أخبار ومحطات

زيادة عدد السياح العرب

زاد عدد السائحين العرب القادمين إلى مصر بواقع 85% على مدى السنوات الأربع الماضية وذلك من بين 11 مليون سائح زاروا مصر العام الماضى 2007 ، كما أن إجمالى الإستثمارات العربية فى قطاع العقارات السياحية وصل إلى 80 مليار جنيه منها 20 مليار جنيه إستثمارات إماراتية.

رقم 8 لأعظم الأوليمبياد

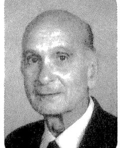
أختارت الصين الساعة الثامنة يوم 8 من شهر 8 عام 2008 موعداً لتنظيم أعظم أوليمبياد فى تاريخ العالم، ويرجع ذلك إلى أن الرقم 8 فى التقاليد الصينية يعنى الحظ السعيد والسعادة فى الحياة وسيتم إقامة الأوليمبياد بالرغم من الأعمال الاحتجاجية فى إقليم التبت ذاتى الحكم، واعتراض مسيرة الشعلة الأوليمبية فى بعض المدن الأوروبية.

خسائر قرصنة البرمجيات العالمية

أشار الدكتور فؤاد جمال رئيس البرنامج القومى للإصلاح التشريعى بمركز معلومات مجلس الوزراء إلى أن خسائر القرصنة العالمية بالنسبة للبرمجيات أرتفعت بنسبة 37% خلال عام 2006 حيث بلغت 39.57 مليار دولار مقابل 28.8 مليار عام 2003، وبالنسبة لمصر فقد أنخفض معدل القرصنة إلى 63% عام 2006، وبلغت الخسائر الناجمة عن القرصنة 88 مليون دولار مقابل 56 مليون عام 2003 ، وقد أوصى الدكتور فؤاد بضرورة تدريب وتنمية مهارات رجال الأمن العاملين فى مجال محاربة القرصنة، وإستمرار تنظيم الندوات للتعريف بالإتجاهات الدولية الحديثة فى هذا المجال.

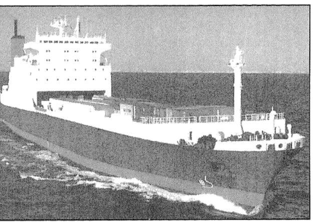


التنظيمات الدولية والتنظيمات المحليّة وسُبل مواجهتها



ميد بحرى متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

تبر هذه الأيام أوقات عصيبة للنقل البحرى الدولى . ففى الأماكن العديدة حول العالم، جد أفكار وتعليمات إقليمية ومحلّية كثيرة تؤثر فى عمل السفن، وخاصة تلك التى وم بالعمل بين المناطق المختلفة من العالم. فالقواعد التنظيمية الخاصة بالبيئة التى ودها الضغوط الإجتماعية والشعبية هى المسئولية أساساً عن هذا التغيير الذى يجعل ناك صعوبة للإستجابة البنّاءة وبدون إظهار عدم المسئولية.



والأفكار الشعبية والسياسية تميل إلى التنظيمات التى تحمى الناس وتخففّ وتمنع كل أشكال التلوث للبيئة . إلا أن الصعوبة هى أن هذا الموقف ينتهى إلى حلول أحادية أو إقليمية أكثر من أن تكون تنظيمات دولية لها أثر حقيقى على جميع أنحاء العالم.

وهذا الميل الجديد تجاه التنظيمات الأحادية والإقليمية تم التعّرف عليه كواحدة من أهم القضايا التى تواجه النقل البحرى العالمى. فالنقل البحرى عمل دولى، وعليه أن يتماشى مع مختلف الأنظمة وإدخال تنظيمات وقواعد مختلفة سيؤدى إلى إعاقة عمل هؤلاء الذين يقومون بتشغيل السفن فى التجارة الدولية.

ولسنوات كثيرة كانت تنظم الآراء فى صالح التنظيمات الدولية بما فى ذلك منظمة BIMCO وكذا المهتمين بالنقل البحرى مع الاتفاق على أن المنظمة البحرية الدولية IMO هى التى يجب أن تكون المرجع النهائى لجميع القواعد والقوانين . فلماذا إذن هذا الخروج عن الموقف الذى كان مقبولاً من الجميع؟

وبالنسبة لهؤلاء المهتمّين بقضايا البيئة، فإنهم يرون أنها مشاكل محليّة تحتاج إلى حلول محليّة سريعة، وأنها مشاكل خطيرة تدعو السياسيين إلى عدم التردّد فى حلها لإرضاء شعوبهم، فمثلاً، تلويث الهواء حول الموانى من السفن، موضوع مهم يراه الجميع أنه يؤثر على صحة الناس. والمسئولون يرون ضرورة إيجاد حلول سريعة لها. وكذلك موضوع نقل الطفيليات الضارة إلى المياه الإقليمية عن طريق التخلّص من مياه الصابورة فى السفن مما يؤدى إلى تلويث البيئة البحرية. وليس هناك عيبٌ أن يطلب الشعب والناس الذين يتضررّون ويعانون منها، إيجاد حلول سريعة لها.

ويعتقد المهتمون بالبيئة أن الحصول على قرارات دولية تأخذ وقتاً طويلاً، وقد لا تؤدى هذه القرارات إلى حلول مقبولة لهم، وهذا قد يعّرض الناس للخطر. كما أن من الصعب على المستفيدين من النقل البحرى إقناع الشعوب بقدرة المنظمة البحرية الدولية IMO وصناعة النقل البحرى بالعمل سوياً بتعاون وبسرعة ، لاسيما أنه صحيح أن القرارات المحلية قد تكون أسرع إلا أنها قد لا تكون الأفضل وتضّر بالتجارة الدولية . ولكن يبدو أن ذلك لا يهم الأطراف المحليّة.

إن السرعة هى التى تجذب الشعوب والسياسيين . فالقدرة على وضع بعض القوانين المحليّة التى تُوجد الحل فى أسرع وقت هى أكثر جذباً للذين يعتقدون أنهم سيستفيدون منها مباشرة، وهذا يؤدى إلى الشعور بالقوة لدى بعض الدول . أما القواعد التى تحتاج إلى تدخّل المنظمّات الدولية، فإنها تلزم عندما يكون هناك ضعف ديموقراطى فى بعض الدول البعيدة. والقدرة على حل الأمور محلياً تناسب الشعور بقوة الحكومة المحليّة والشعور بأن مصير الأمور ليس فى أيدى البيروقراطيين الدوليين. ولكن فى النهاية ، فإن النقل البحرى هو الذى يعانى من هذه الأفكار.

إن النتائج العملية لهذه القرارات الإقليمية والمحلية هى التى تُقلق النقل البحرى الدولى. وهذا ما تأكد فى الإجتماع العام لمنظمة BIMCO فى هونج كونج العام الماضى عند ما أكد المجتمعون أن ذلك هو قضية هامة فقد تكون هناك معاهدة لمياه الصابورة تنتظر التنفيذ فى العالم، لكنها ليست كافية وسريعة للعديد من الدول مثل البرازيل مثلاً التى تستعجل الأمر مما جعلها تصدر قراراتها الخاصة لمنع مياهها من التلوث من الطفيليّات التى تنمو فى مياه الصابورة التى تتخلّص منها السفن قبل دخولها الموانى.

وفى كاليفورنيا رفضت السلطات 20 نوعاً من أجهزة معالجة مياه السرتينة فى السفن وأصّرت على إستخدام الكىّ البارد COLD IRNING لعدد كبير من السفن. ويقوم المنظمّون فى كاليفورنيا بإثبات أن تنظيماتهم البيئية أفضل من تلك التى أقرتها السلطات الفدرالية الأمريكية . وأيضاً البرلمان الأوروبى ينوى الإسراع فى إصدار تنظيماته فى شأن وسائل حماية البيئة فى الدول الأوروبية من الإنبعاثات الغازية من السفن والتى تضر بصحة شعوبها.

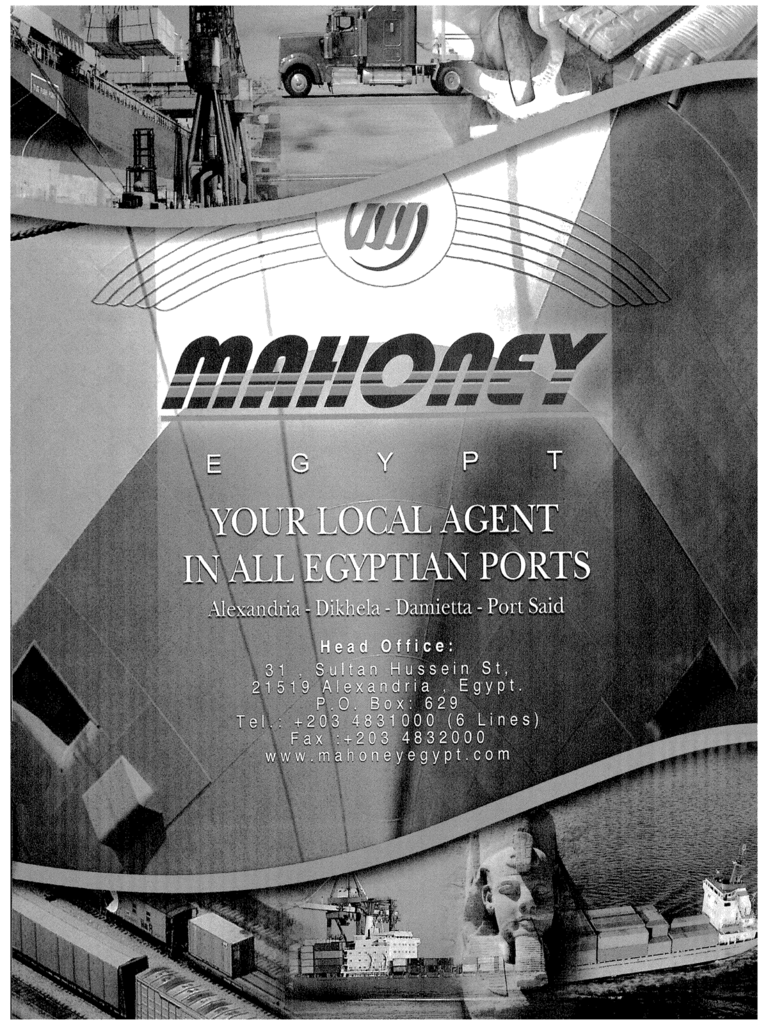
ماذا يفعل النقل البحرى فى هذه الأحوال؟ لا يمكنه فقط أن يراقب هذه التنظيمات ولكن عليه أن يحمى سمعته كوسيلة نقل نظيفة ويتحدى الأفكار الخاطئة التى تُقال عنه. ولكن أيضاً عليه عدم رفض التغيير ويحاول توفير الحلول للمحافظة على البيئة ، وفى مقدمتها التقّدم التكنولوجى التى تستطيع تغيير الأمور. وهذا من السهل العمل به عندما تكون التنظيمات تسير بسرعة والقواعد الخاصة بالإنبعاثات لازالت محل نقاش.

وهناك ملاك سفن قد ذهبوا طويلاً فى إتجاه المحافظة على نظافة البيئة. كما أن هناك بعض ملاّك السفن يعتقدون أنه يجب عليهم أن يكونوا قدوة للآخرين فى تحمّل مسئولية المحافظة على البيئة، بدلاً من أن يُساقوا إليها ويُجبروا على الإستجابة لها.



وقد يكون الأمر محيراً عندما لا يوجد اتفاق على أفضل الحلول الفنية. وبعض ملاك السفن الشجعان يبادرون بجعل سفنهم الجديدة لديها القدرة وغير قابلة لتلويث البيئة بإستخدام الأجهزة المطورة.

إن هذا التصرف قد يساعد فى حل المشاكل بدلاً من الضجيج حول القرارات والتنظيمات الدولية والإقليمية والمحلية، فإن الحلول هى الأفضل بإستخدام الأجهزة المطورة لمنع تلويث البيئة سواء الجوية أو المائية.


MAHONEY
EGYPT
YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS
Alexandria - Dikhela - Damietta - Port Said
Head Office:
31 , Sultan Hussein St,
21519 Alexandria , Egypt.
P.O. Box: 629
Tel.: +203 4831000 (6 Lines)
Fax :+203 4832000
www.mahoneyegypt.com



الجمعية العمومية
ومجلس إدارة الإتحاد العربى للناقلين

بمناسبة انعقاد الجمعية العمومية ومجلس إدارة الإتحاد العربى للناقلين البحريين بمدينة دمشق - بسوريا يوم 2008/4/21

فقد تم إعادة انتخاب السيد اللواء بحرى أ.ح / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى رئيساً للإتحاد لدورة قادمة لمدة 4 سنوات.

كما تقرر إنشاء مكتب لمساعد الأمين العام للإتحاد بمدينة الإسكندرية هذا وقد أفتتح الثلاثاء 2008/4/22 السيد الدكتور مهندس / يعرب سليمان بدر وزير النقل بالجمهورية العربية السورية أعمال الجمعية العمومية ومجلس إدارة الإتحاد بمدينة دمشق بسوريا.

وقد أستقبل سيادة الوزير مساء يوم 2008/4/22 السيد اللواء بحرى أ.ح/ محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى ورئيس مجلس إدارة الإتحاد وذلك لبحث سبل التعاون بين جمهورية مصر العربية والجمهورية السورية بهدف تقدم النقل بين البلدين وازدهاره من حيث رفع كفاءة تشغيله وتوسيع قاعدة نشاطه بما يخدم مخططات التنمية وتيسير انتقال الركاب والبضائع فيما بين الدولتين وا دول العربية والدول الخارجية وتذليل الصعوبات التى تواجه ذلك.

وقد قام السيد السفير / شوقى إسماعيل سفير جمهورية مصر العربية بسوريا باستقبال السيد اللواء بحرى أ.ح / محمد أحمد إبراهيم يوسف وبحضور السيد الوزير المفوض التجارى لبحث تفعيل دور مكتب شركة النصر للتصدير والإستيراد بدمشق لتذليل كافة الصعوبات التى تواجه أعمال الشركة ومكتبها بدمشق للعمل على ازدهاره وتطوير مستوى أدائه.

وبهذه المناسبة يتقدم رئيس مجلس الإدارة وأسرة التحرير وجميع العاملين بمجلة إنترناشيونال بالتهنئة القلبية للسيد اللواء بحرى أ.ح/ محمد أحمد إبراهيم يوسف ويتمنون لسيادته كل تقدم ونجاح.

تهنئة

رئيس مجلس الإدارة وأسرة التحرير
وجميع العاملين
بمجلة إنترناشيونال
يهنئون



السيد الأستاذ
عادل اللمعى

بمناسبة فوزه
فى إنتخابات المحليات
واختياره رئيس للمجلس الشعبى المحلى
لمحافظة بورسعيد
ويتمنون لسيادته كل توفيق ونجاح

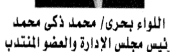


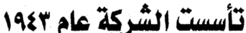
وزارة الأستثمار

الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

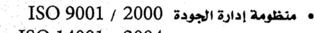
شركة المستودعات المصرية العامة

الشركة الرائدة والمتخصصة في مجال التخليص الجمركى والنقل والتخزين بالموانى المصرية





الشركة حاصلة على شهادات التوافق مع المواصفات القياسية الدولية التالية



- منظومة إدارة الجودة ISO 9001 / 2000
- منظومة إدارة البيئة ISO 14001 / 2004
- منظومة إدارة السلامة والصحة المهنية OHSAS 18001 / 1999

ISO14001
OHSAS18001

UKAS
ISO 9001 - 2000 Reg. No. 059-A



ميناء الإسكندرية – ميناء الدخيلة – ميناء دمياط – ميناء السويس والأدبية . ميناء سفاجا – مرسى نويبع – المستودع الجمركى العام بمنطقة النهضة .









التخزين : بأحدث الأساليب والمعدات والكوادر الفنية المتخصصة ذات الخبرة الطويلة والأداء المتميز .

النقل : أسطول من المعدات (٥٣) تريلا ، (٧٨) ونش شوكة ، ورافع ، ولوادر – قلابات – لوارى (حمولات مختلفة) .

التخليص الجمركي : جهاز متخصص في أعمال التخليص بأسعار لا تقبل المنافسة .

التبريد والتجميد: تدير الشركة ثلاجة بميناء دمياط مجهزة على أعلى مستوى بطاقة تخزينية ٢٢٠٠ طن .

المستودع الجمركي العام بمنطقة النهضة

ميناء الإسكندرية – • تدير الشركة مستودع جمركي عام بمنطقة النهضة يتوسط المدن الصناعية والموانئ المختلفة ويقع على بعد (٣٠) كم من ميناء الإسكندرية و(٢٠) كم من ميناء الدخيلة بمساحة (٥٠) فدان (٤مخازن مسقوفة – ١٠ساحات مكشوفة – سقيفة معدنية) .

- المستودع مجهز على أعلى مستوى (لجنة جمركية متكاملة – إمكانية تجزئة الرسالة – موازين بسكول أرضى حمولة ٨٠ طن أطقم فنية مدربة – معدات لتداول كافة انواع البضائع - نقطة شرطة مستقلة) .
- المستودع مؤمن عليه تأمينا كاملا ضد مخاطر الحريق والسرقة.

هدفنا العمل لتحقيق رضا عملائنا بتقديم خدمة متميزة في أسرع وقت

المركز الرئيسي: بجوار باب ٥ جمرك- ميناء الاسكندرية برقيا : جنهوس / إسكندرية

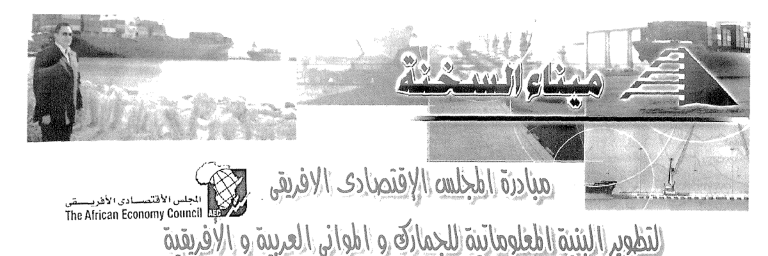
تليفون : ٤٨٠٠٥٦٥ – ٤٨٠٢٦٠٣ – ٠٣/٤٨٠٤٦٢١ فاكس الشركة : ٠٣/٤٨١٩٥٩١ / فاكس الإدارة : ٠٣/٤٨٦٣٥٤٤

الفروع : دمياط ٠٥٧/٢٩٠٠٢٧ - سفاجا ٠٦٥/٣٢٥٦٦٢٤ – السويس ٠٦٢/٣٣٤٠١٥١ نويبع ٠٦٩/٣٥٢٠٢٥٣ – ٠٦٩/٣٥٢٠٢٥٤

المستودع الجمركى بالنهضة ٠٣/٤٧٧٠٩٢٣

Web site : www.egywarehouse.com

Email: marketing@egywarehouse.com - egywarehouse@tedata.net.eg



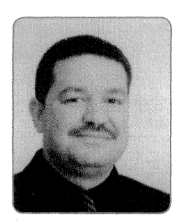
مبادرة المجلس الإقتصادى الافريقى

المجلس الأقتصادى الأفريقى
The African Economy Council

لتطوير البنية المعلوماتية للجمارك و الموانى العربية و الأفريقية



دكتور/ أحمد جويلى
الأمين العام لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية
ورئيس المجلس الإقتصادى الأفريقى



السيد/ محمد عبد الغفار
المفوض العام للمجلس الإقتصادى الأفريقى

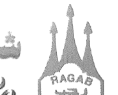
إن من مهام تأسيس المجلس الإقتصادى الإفريقى والعربى تفعيل العمل الإفريقى على كافة الأصعدة للوصول إلى الغايات المنشودة من هذا التعاون. ففى ظل ما يشهده العالم من تغيرات و تحولات إقتصادية وسياسية هامة خلال العقود الأخيرة، مثل ظهور مجموعة دول جنوب شرق أسيا كقوة إقتصادية عالمية مؤثرة و تحول النظام العالمى من ثنائية القطب إلى أحادية القطب و بروز دور الإتحاد الأوروبى كتكتل إقتصادى و سياسى فاعل على مستوى العالم. جميع هذه التغيرات و العديد غيرها من الأحداث و التطورات التقنية أثرت على الشكل العام لحركة الإقتصاد العالمى الأمر الذى زاد من صعوبة تبعة تطوير الإقتصاد الإقليمى. ومما لاشك فيه أن التحول إلى تكتل إقتصادى قوى لايمكن أن يتم بشكل عفوى. بل يتطلب الأمر إعداد لمشروعات قومية تهدف إلى الإرتقاء بمستوى التبادل التجارى، بحيث تساهم فيه جميع دول المنطقة بشكل متناسق و فعال. هذه المشروعات لابد من أن تستند إلى قاعدة معلوماتية متقدمة تخدم هذه المشروعات فى توفير وتبادل بيانات دقيقة ومعلومات متكاملة عن حركة التجارة. ولقد تكون لدى المجلس من الخبرات والإمكانيات ما يؤهله للمضى قدما فى هذا الإتجاه، فإن المجلس يتقدم بمبادرة جادة لتطوير البنية المعلوماتية للجمارك والموانى العربية و الإفريقية، إعتماداً على الخبرة الطويلة لجمهورية مصر العربية فى هذا المجال والشاهد عليه ميناء السخنة الذى أصبح نموذجا رائداً للموانى فى المنطقة بالإضافة لموانى دمياط والإسكندرية والدخيلة. إن رؤية المجلس تتمثل فى إنشاء و تطوير بنية معلوماتية قادرة على رفع مستويات الأداء فى الموانى المنشودة من خلال أنظمة آلية متطورة تقوم بميكنة كافة الإجراءات الجمركية فى جميع المراحل بالإضافة إلى تشغيل أنظمة إدارة الأرصفة وتشغيل السفن و إدارة الساحات والحسابات المالية وإدارة الأصول وإدارة الموارد البشرية. إن تطوير هذه البنية المعلوماتية لا تعد ترفاً فى عصر يشار إليه بـ "عصر المعلومات". بل أنه بمثابة العمود الفقرى لإستخراج المؤشرات المختلفة المعبرة عن الحالة الإقتصادية، الأمر الذى يسهل من المتابعة المستمرة لأداء الإقتصاد الإقليمى مقابل الإقتصاد العالمى بصورة أكثر دقة و موضوعية، الأمر الذى يكون له الأثر الفعال فى إتخاذ القرار السليم فى الوقت المناسب. إن مبادرة المجلس تقوم على أساس إستغلال الخبرات والموارد المتوفرة لديه للقيام بأعمال التطوير المنشودة، والهدف من هذا التطوير هو تطوير آلية التجارة البينية على مستوى القارتين الأفريقية والأسيوية. ولا يخفى بأن من شأن هذا التطوير تفعيل وتعظيم الأداء الإقتصادى وتحسين المناخ الإستثمارى، وتقليص التكلفة التى تتمثل بتوسعات رأسمالية يمكن إستبدالها بتكاليف رأسمالية أقل إذا ماتم الإستثمار فى بنية معلوماتية قادرة على تسهيل الحركة التجارية وتسهيل إجراءات التخليص الجمركى وما يتبعه من إجراءات. إن مبادرة المجلس تعنى بتقديم تكنولوجيا وحلول معلوماتية للجمارك التى تمثل شريان الحركة التجارية، والتدفق التجارى بين البلدان المعنية والذى يمكن الجمارك من الأتى :

- التنسيق بين الدول المشاركة فى تطبيق نظم التعريفة المنسقة
- ميكنة الواردات والصادرات بكافة المنافذ البرية، البحرية والجوية
- ميكنة إدارة المخاطر كل حسب ما يتراءى للبلد المعنى وما يتوافق مع قوانينه التى تحكم التدفق التجارى.
- ميكنة التثمين وإدارة الأسعار وتطبيق آليات منظمة التجارة العالمية (الجات).
- ميكنة الإجراءات النمطية والغير نمطية حسب القرارات الحكومية التى قد تصدر فى أى لحظة وتؤثر على الإجراءات الجمركية.
- آليات دفع الرسوم المتطورة من خلال بنوك معتمدة ومن خلال E-payment وفى أعلى هذا الهرم المعلوماتى تأتى تطبيقات التحليل ومؤشرات الأداء لأى منفذ أو لكل المنافذ، وعلى سبيل المثال ولا الحصر، المتحصلات اليومية للرسوم الجمركية ولا مقارنتها يومياً، أسبوعياً، شهرياً وسنويا

إن الهدف الأكيد والأسمى هو ربط البلدان الأفريقية والعربية من خلال نظام جمركى موحد على غرار الإتحاد الأوروبى، والوصول إلى نظم جمركية موحدة تساعد على تعظيم التجارة والمحافظة على القوانين والأعراف كل بلد على حدة.

ولاشك بأن القيمة الأعلى لهذا النظام المعلوماتى هو أنه عند إنشاءه سيكون الرابط المركزى للكثير من الأطراف المعنية الأخرى كوزارات العمل والبيئة والهيئات الرقابية عموماً، ووزارات التجارة الخارجية والغرف التجارية، والأمثلة للتطوير والتوسع الكبير.

من أجل الوصول إلى الأهداف المذكورة، فإن المجلس سيقوم بوضع خطة عمل للإتصال بحكومات البلدان المعنية والصناديق التنموية وذلك للمساعدة فى دفع هذه المبادرة إلى حيز الفعل .



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

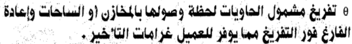


شركتنا :-

- من أوائل الشركات التي يساهم القطاع الخاص في إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحري نظام الموانى الجافة .
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الإسكندرية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة احدث معدات التداول المتطورة لمواد الثقيلة أو الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي [illegible] بكفاءة عالية .
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .



- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
موبيل :٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



هيئة ميناء دمياط

زيارة رابطة زوجات الدبلوماسيين المصريين لميناء دمياط

فى إطار البرنامج التثقيفى الذى يشمل زيارة الأماكن التى يجب أن تتعرف عليها زوجة الدبلوماسى المصرى. أستضافت هيئة ميناء دمياط وفد رابطة زوجات الدبلوماسيين المصريين فى زيارتهم لميناء دمياط برئاسة السيدة/ مرفت كوجك حرم سعادة السفير/ جمال الدين البيومى وبصحبة بعض السفراء المصريين.

وقد كان فى استقبال الوفد اللواء بحرى/ حسين الهرميل رئيس مجلس إدارة هيئة الميناء وقيادات الهيئة.

كما قد حضر اللقاء اللواء بحرى/ علاء ندا رئيس مجلس إدارة شركة دمياط لتداول الحاويات والبضائع.

والأستاذ / محمد السيد رئيس الإدارة المركزية لجمارك دمياط والفروع والمهندس/ عزت عبد الهادى مدير عام فرع هيئة الرقابة على الصادرات والواردات بالميناء والسيدة/ فاطمة الموجى عن سيدات الأعمال بالميناء والأستاذة/ روان بيضون إحدى الناشطات إجتماعياً ونسائياً بدمياط.

وقد قدم اللواء بحرى/ حسين الهرميل عرضاً تقديمياً أستعرض فيه الميناء من جميع جوانبه من حيث الأرصفة والمنشآت والمشروعات القائمة وفرص الإستثمار المتاحة به كما تحدث سيادته عن الجانب الإجتماعى والأنشطة الخدمية التى تفتحها هيئة الميناء للعاملين والعاملات وكذلك الدور الذى تمارسه الهيئة فى الإسهام فى خدمة المجتمع والبيئة المحيطة والتفاعل معها فى مختلف المناسبات.

كما قدم سيادته درع هيئة الميناء للسيدة/ رئيسة الوفد ثم رافق اللواء/ حسين الهرميل الوفد فى جولة بحرية على إحدى الوحدات البحرية بالميناء وقد تولت هيئة الميناء تنظيم وإعداد برنامجاً متميزاً لإستضافة الوفد شمل جولة نيلية بالباخرة مساء اليوم الأول برأس البر وحتى مصب النيل بالبحر المتوسط مع مشاهدة فقرات من الفن الشعبى والفلكلور.

وفى صباح اليوم التالى قام الوفد بزيارة معرض منتجات المرأة الدمياطية حيث كان فى استقبال الوفد نخبة من سيدات المجتمع الدمياطى وقد أستقبل الأستاذ الدكتور/ محمد فتحى البرادعى محافظ دمياط الوفد الدبلوماسى بمكتبة مبارك بدمياط حيث قدم سيادته عرضاً للتنسيق الحضارى لمحافظة دمياط والتطوير الجارى بجميع مدن وقرى المحافظة كما اصطحبهم السيد المحافظ فى زيارة ومشاهدة لكوبرى دمياط القديم الجارى تجهيزه ليكون مزاراً يروى تاريخ دمياط وقد حضر اللقاء القيادات الشعبية والمحلية وبعض أعضاء مجلس الشعب والشورى.

وقد تلى ذلك تنظيم زيارة إلى المنطقة الصناعية بمدينة دمياط الجديدة شملت أحد مصانع الأثاث ومصنعاً لمنتجات الألبان ثم جولة بالمدينة. رافق الوفد خلال يومى الزيارة السيد/ ممدوح الشيطى مدير العلاقات العامة والإعلام بالهيئة .

وقبل مغادرة دمياط أعرب أعضاء الوفد ورئيسته عن سعادتهم البالغة بالمستوى الرفيع الذى استقبلوا به والبرنامج الحافل الذى أعدته هيئة ميناء دمياط والذى حقق لهم الغرض الأساسى من الزيارة وهو التعرف على تلك المنطقة العزيزة من أرض مصر وما تم بها من إنجازات مشرفة خاصة بميناء دمياط مما أعطى صورة صادقة عما يتم من مشاريع تضاف إلى ثرواتنا القومية وضرورة أن تتعرف عليها زوجة الدبلوماسى المصرى خاصة المنقولات منهن مع أزواجهن إلى الخارج لكى تستطيع أن نقل هذه الصور المشرفة عن مصرنا الحبيبة.



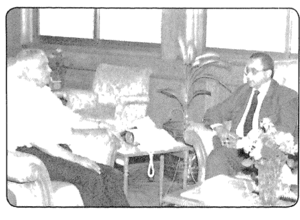
اللواء حسين الهرميل يسلم درع هيئة الميناء إلى السيدة ميرفت كوجك رئيسة الوفد



صورتان لوفد رابطة زوجات الدبلوماسيين المصريين فى زيارتهم لميناء دمياط

أخبار القنال

مؤسسة البترول الكويتية KPC وشركة سوميد فى ضيافة قناة السويس



أستقبل الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمكتبة بمبنى الإرشاد بالإسماعيلية وفد من مؤسسة البترول الكويتية KPC برئاسة السيد/ عبد اللطيف العوضى العضو المنتدب للتسويق العالمى – ويرفقته وفد من الشركة العربية لأنابيب البترول (سوميد) برئاسة السيد حسن صادق عضو مجلس الإدارة . وذلك لبحث سبل التعاون المشترك بين الطرفين فى مجال البترول عبر القناة، وذلك على ضوء عمليات التطوير بالشركة الكويتية التى تهدف لزيادة إنتاج الكويت من البترول لتصل إلى 4 مليون برميل يومياً هذا بالإضافة إلى إمكانية تسويقه إلى الصين وأمريكا وأوروبا .

قام الوفد بزيارة مركز التدريب البحرى والمحاكاة ، ثم جولة بحرية فى قناة السويس وفى نهاية اللقاء أشاد السيد حسن صادق بالتعاون المثمر والمستمر بين هيئة قناة السويس وشركة سوميد، والذى أدى إلى فتح أسواق جديدة فى أمريكا وزيادة القدرة على مواجهة الطرق البديلة وذلك من خلال إنجازات الهيئة وما تقدمه من تسهيلات للعملاء فى هذا المجال.

رافق الوفد الكويتى المصرى عدد من المسئولين بالهيئة على رأسهم المهندس/ محمد عمارة مدير إدارة التحركات وعضو مجلس الإدارة ، والدكتور / عبد التواب حجاج المستشار الإقتصادى للسيد الفريق رئيس الهيئة، والمهندس/ أحمد المناخلى نائب مدير التخطيط والبحوث والربان/ محمد فوزى مراقب الملاحة – والأستاذ فتحى عبد البارى من الوحدة الإقتصادية.

416.94 مليون دولار عائدات قناة السويس فى مارس 2008

حققت هيئة قناة السويس خلال شهر مارس 2008 إيراداً قدرة 416.94 مليون دولار تعادل 2.8 مليار جنيه مصرى مقابل 352.6 مليون دولار خلال شهر مارس من العام الماضى بزيادة قدرها 64.94 مليون دولار بنسبة 18.25%، وقد أصدر قسم الإحصاء إحصائية عن الثلاثة شهور الأولى 2008 جاء فيها أن عدد السفن العابرة للقناة بلغ فى هذه الفترة 5065 سفينة حمولاتها 219.256 مليون طن مسجلة زيادة فى أعداد السفن قدرها 258 سفينة بنسبة 5.4% وزيادة فى الحمولات تبلغ 21.737 مليون طن بنسبة 11% وذلك مقارنة بنفس الفترة من العام الماضى 2007 .

وفيما يلى بيان بعدد السفن والحمولات المسجلة خلال الثلاثة شهور الأولى من عام 2008 :–

- 2023 سفينة حاويات حمولاتها الصافية 116.394 مليون طن.
- 864 ناقلة بترول حمولاتها الصافية 35.749 مليون طن.
- 872 ناقلة بضائع صب حمولاتها الصافية 27.611 مليون طن.
- 499 سفينة بضائع عامة حمولاتها الصافية 5.247 مليون طن.
- 446 حاملة (صنادل – جرارات متحركة – سيارات) حمولاتها الصافية 20.161 مليون طن.
- 122 ناقلة غاز طبيعى حمولاتها الصافية 10.857 مليون طن.
- 14 ناقلة مشتركة حمولاتها الصافية 601 ألف طن.
- 214 سفينة أنواع أخرى حمولاتها الصافية 1.248 مليون طن.

بمقارنة إحصائية الملاحة فى الثلاثة شهور الأولى من عام 2008 بمثيلتها عن نفس الفترة من عام 2007 – نجد أن القناة قد حققت زيادة فى الحمولات الآتية:

- سفن الحاويات بمقدار 17.843 مليون طن بنسبة 18.1%.
- ناقلات الغاز الطبيعى بمقدار 3.636 مليون طن بنسبة 50.4%.
- حاملات السيارات 1.928 مليون طن بنسبة 11.4%.
- سفن أخرى بمقدار 255 ألف طن بنسبة 67.8%.
- سفن بضائع عامة 607 ألف طن بنسبة 3.1%.
- حاملات الجرارات بمقدار 84 ألف طن بنسبة 3.7%.

هيونداى تطلق خدمة أسبوعية جديدة فى البحر المتوسط

HMM

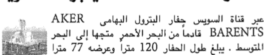
لواء بحرى
حسين الهرميل

اللواء بحرى
محمود حاتم القاضى

افادت شركه كادمار للملاحة وهى التوكيل الملاحي لخطوط هيونداى بمصر انه قد بدأت بحمد الله تعالى أحدث خدمات الخط باسم خدمة MED و قد بدأت الرحلة الأولى لهذه الخدمة من ميناء شنغهاى بالصين في الرابع والعشرين من ابريل الماضي و تنفذ الخدمة بعدد 8 بواخر حموله 4000 حاويه مكافئه من موانى شنغهاى (الخميس / الجمعة) نانجبو (السبت) و هونج كونج (الاثنين /الثلاثاء) و شيوان (الثلاثاء) و سنغافورة (الجمعة /السبت) و بورت كيلانج (الأحد / الأثنين) إلى دمياط (يوم الجمعة) و منها إلى جنوه (يوم الاثنين /الأربعاء) و برشلونة (الخميس /السبت) و فوس (الأحد /الاثنين) ثم العودة إلى دمياط (يوم الخميس /الجمعة) و منها إلى جده (الاثنين / الثلاثاء) و بورت كيلانج (الخميس / الجمعة) وتعتبر هذه الخدمة من احدث و أسرع الخدمات إلى ميناء جنوه و برشلونة وفوس وكذا إلى جدة و الشرق الأقصى و يعتبر زمن الرحلة مثالى للحاويات الثلاجة والبضائع سريعة التلف، وبالإضافة إلى تلك الخدمة فان خطوط هيونداى قد اشتركت كذلك فى خدمة MEX و هى الخدمة التى تنطلق قريبا من موانئ الصين و كوريا و موانئ الشرق الأقصى إلى دمياط ثم إلى جنوه و فوس و فالنسيا

و تضاف إلى خدمات هيونداى المتعددة تلك الخدمة المميزة EBX التى انطلقت فى يناير الماضى من ميناء دمياط إلى موانى تركيا و رومانيا و أوكرانيا ثم من ميناء دمياط إلى موانئ جده و الشرق الأقصى و من المعروف أن خطوط هيونداى تتوسع فى الخدمات المقدمة للعملاء على خلفيه النمو الكبير فى حركة التجارة العالمية و التزايد المستمر فى حجم الصادرات والواردات المصرية الأمر الذى يعززه التعاون المستمر والخدمات المتميزة التى تقدمها كل من هيئه ميناء و محطة حاويات دمياط وشركة كادمار للملاحة .

الحفار AKER BARENTS يعبر قناة السويس



عبر قناة السويس حفار البترول البهامى AKER BARENTS قادماً من البحر الأحمر متجها إلى البحر المتوسط . يبلغ طول الحفار 120 متراً وعرضه 77 مترا وحمولته الكلية 26 ألف طن ويزن 16000 طن .

يقوم بقطر الحفار من المقدمة القاطرة عزت عادل التابعة لهيئة قناة السويس، وهى أكبر وأقوى قاطرة فى الشرق الأوسط ، هذا بالإضافة إلى قاطرتين من الخلف تعمل إحداهما كدفة توجيه والثانية كقاطرة مصاحبة . ولضمان سلامة عبور الحفار عينت الهيئة له عددا من أفضل المرشدين والقباطنة بالهيئة .

يعد هذا الحفار الجزء الرئيسى من الحفارات طراز AKER-6 e التى تعتبر أكبر الحفارات المقطورة فى العالم. وقد تم بناء الحفار فى الحوض الجاف بدبى ويتجه فى رحلته، المقرر أن تستمر 50 يوماً، من دبى مرورا بالبحر الأحمر وقناة السويس ثم البحر المتوسط والسواحل الفرنسية وبحر الشمال وصولا إلى وجهته النهائية على الساحل الغربى للنرويج . وقد صمم هذا الحفار لمواجهة صعوبات التنقيب العميق عن البترول حتى عمق 3000 متر مع قدرته على مواجهة الظروف الجوية شديدة الصعوبة .

يسدد الحفار مبلغ 1.750 مليون $ (مليون و سبعمائة و خمسين ألف دولار)

ويعد عبور هذا الحفار والأعداد اليومية المتزايدة للسفن العابرة للقناة شهادة تميز لإدارة قناة السويس بقيادة الفريق أحمد على فاضل ولرجال القناة مع اختلاف تخصصاتهم.



بحثاً عن خريطة المستقبل..

دكتور أحمد جويلى

مع نشأت الديهى ورحلة إلى المستقبل



عندما تجلس مع الدكتور أحمد جويلى تشعر براحة نفسية نادرة الصدق والبساطة والعلم هى العناوين الأساسية لهذه الشخصية الرائعة، جلست أمامه وكنت أتحدث عن المستقبل فى خوف وقلق لكن هذا الرجل سرعان ما بدد هذا كله بفضل رؤيته الإستراتيجية العميقة لهذا العالم الجليل ، يؤمن بأن مصر لها مكان مميز ومكانة عظيمة لذلك لابد وأن يكون المستقبل مشرقا بإذن الله ، لكن الدكتور أحمد جويلى وضع شرطا قاسيا لتحقيق ذلك هو الإخلاص ثم الإخلاص ثم الإخلاص ...

بدأت حوارى مع الدكتور أحمد جويلى بالحديث حول مستقبل مصر وعن رؤيته الإستراتيجية لهذا المستقبل

يقول الدكتور جويلى

مستقبل مصر يرتكز على عدة محاور أساسية نجملها ثم نفصلها كما يلى :-

1. سرعة الإستفادة من المزايا الجغرافية لمصر
2. حل مشكلة البطالة بالإتجاه شرقا نحو دول الخليج
3. السيطرة على نقص الغذاء بالإتجاه جنوبا نحو السودان
4. استغلال وتنمية العنصر البشرى فى مصر بصورة فورية

الركيزة الأولى

دائما ما نقول أن مصر دولة محورية فى المنطقة ، وهى محورية بالفعل ، ولا يستطيع أحد أن ينكر ذلك ، ويجب أن تستغل هذه الميزة بأقصى درجة ممكنة ،لأن هذه المزايا قد تكون غير متوافرة لدول كثيرة ، وفى رأيى أن مصر لا تستفيد من هذه المزايا حتى الآن ، فمثلا مصر لديها أكبر ممر مائى فى العالم وهنا لا أريد أن أكرر الكلام التقليدى عن موقع مصر المتفرد ، لكن أمامنا حقائق محددة .. لدينا هذا الممر المائى العظيم وكل ما نقوم به هو دور (الكمسارى) دور المحصل ، وليس لنا أية أدوار تنموية حقيقية إستغلالا لهذا الممر فالمفروض أن تكون هناك قيمة مضافة ناتجة عن مشروعات حقيقية ، لدينا مسافة 150 أو 160 كيلومتر فى المسافة من السويس إلى بورسعيد ولا يوجد نشاط واحد مثلا لتصنيع أو إصلاح الحاويات أو إصلاح السفن ولم يتم إقامة فنادق على أعلى مستوى لخدمة تلك الأغراض ، ولم يتم إقامة أنشطة صناعية بغرض التصدير ، هذا من وجهة نظرى محورا هاما من محاور المستقبل لم نستخدمه حتى الآن ، الخلاصة أن الركيزة الجغرافية ركيزة أساسية فى معركة التنمية

الركيزة الثانية

ثم نأتى إلى العنصر البشرى فى مصر الذى يمكن أن تنهض مصر من خلاله نهضة عظيمة ، فالعنصر البشرى فى مصر متميز جدا وإلى أقصى درجة ، وهناك أمثلة عديدة عبر التاريخ وحتى هذه اللحظة تبرهن على أن الإنسان المصرى متميزا فى كافة المجالات سواء العلمية أو السياسية أو الثقافية أو الفنية أو الفكرية ، وعند هذه النقطة أحزن جداً جداً فى حالة مقارنة مصر بإسرائيل ! فالمقارنة لا تجوز من الأساس ،الإنسان المصرى يجرى وراء لقمة العيش .. فهو يعمل بتركيز شديد ، فالفلاح يعمل فى حقله طوال اليوم وفى المساء يجلس ليشرب الشاى ويتكلم كلمتين سياسة .. لكنه يركز فى الفلاحة لا شك فى ذلك ، فالمصريون عاملون بحكم الطبيعة ،الخلاصة أن العنصر البشرى هو أحد الركائز الهامة جداً فى رحلة الإصلاح والإنطلاق نحو المستقبل فلا يجب أن نسفه ونقلل من شأن العامل المصرى والفلاح المصرى والصانع المصرى ، أنظر إلى العالم المصرى الدكتور/ أحمد زويل وقس على ذلك هذا العدد الهائل من المصريين الذين ينتظرون الفرصة والظروف كى يحققوا ما حققه الدكتور زويل ، أنظر إلى العقول الخلاقة المنتشرة بطول البلاد وعرضها وفى كل المجالات ففى الطاقة الذرية والنووية لدينا عقول على مستويات عالمية ، مصر لم تستغل العنصر البشرى الإستغلال الأمثل حتى هذه اللحظة ، وهنا أود أن أقول أن مصر لو قامت بإستغلال العنصر البشرى فلن يقدر عليها أحد ..

وهذا العصر هو عصر المعرفة لا عصر الحديد ! فمن يعرف أكثر سوف يصل أسرع بكل تأكيد ، والعقول المصرية عقول خلاقة ومنتجة للفكر ، لكن الوضع الحالى لمصر كدولة ومجتمع غير مريح بالمرة .. ورغم أن حديثنا ينصب على المستقبل إلا أن أننى أود الإشارة إلى دور مصر المحورى المؤثر والفعال خلال حقبة الستينات حيث كان الدور المصرى فى الفن والثقافة والفكر وفى المواقف السياسية وكان لهذه الأدوار مردود إقتصادى ملموس ، وهنا أستعير التعبير الجميل للأستاذ محمد حسنين هيكل وهو يشبه هذا بال (السوفت وير) حيث أن سوفت وير مصر هو الذى يصنع المواقف ويخلق الفرص ، هذا هو الوضع الذى كنا والذى أصبحنا !

ونأتى **للركيزة الثالثة** التى يمكن أن تساعدنا فى الإنطلاق وهى (مصر فى المنطقة العربية) دور مصر العربى ووضع مصر فى المنطقة العربية ، فنحن نفتقد لإستراتيجية ثابتة لمنظومة العلاقات بين مصر والدول العربية ، فمصر فى حاجة الى الدول العربية بقدر ما الدول العربية فى حاجة الى مصر وهذه حقيقة تاريخية لا شك فيها على الإطلاق ، لذلك يجب أن يكون هناك استراتيجية واضحة وثابتة فى هذا الإطار

ومصر تواجه مشكلتين فى الأجل الطويل :-

المشكلة الأولى

البطالة وعدم وجود فرص عمل تواكب الزيادة السكانية الرهيبة ، معنى ذلك أنه يجب علينا البدء فى البحث الجاد عن مخرج مناسب لفرص عمل حقيقية ،وفرص العمل الحقيقية لابد وأن تكون فى المنطقة المحيطة بنا فمنطقة الخليج تحتاج إلى عدد ضخم من الأيدى العاملة ومن الممكن بقدر من الجدية والتنسيق أن تقوم العمالة المصرية بسد العجز فى العمالة بدول الخليج بدلا من العمالة الوافدة من دول جنوب شرق آسيا

المشكلة الثانية

أزمة الغذاء وعدم تحقيق الإكتفاء الذاتى من معظم السلع الغذائية فى نفس الوقت الذى يزيد فيه عدد السكان بطريقة مثيرة ، معنى ذلك يجب أن أبحث عن حلول عاجلة وسريعة

بقية المنشور فى الصفحة السابقة

ومن وجهة نظرى لا سبيل سوى الإتجاه جنوبا فى اتجاه السودان ، فلابد أن يكون لمصر قدمين ..إحداهما فى السودان والأخرى فى بقية الدول العربية ، بمعنى آخر قدم فى الشرق وقدم فى الجنوب ..

هذا هو دور الحكومة من وجهة نظرى ، أما الحاصل الآن فالملاحظة الجديدة بالإهتمام أن كثيرين من المسئولين يغسلون أيديهم من هذه المهام رغم أن الحكومة - أى حكومة - تكون دائما أقوى من المجتمع - أى مجتمع - وهناك الكثيرون الذين يريدون (تهميش دور الحكومة) التى يجب أن تقوم بدور المايسترو الذى يقود وينظم ويراقب ، أما سياسة ما ليش دعوة فلن تصل بنا إلا إلى الإنحدار والتراجع فالمفروض أن الشخص اللى يقول ما ليش دعوة أقوله مع السلامة فورا !!

والملاحظ أن السياسة الحالية للحكومة تعيش على مبدأ ما ليش دعوة ، ولا توجد حكومة فى العالم تقول (ما ليش دعوة)

علقت على كلام الدكتور أحمد جويلى بقولى

فى الولايات المتحدة الأمريكية التى تعد بمثابة قبلة الرأسمالية فى العالم ، حينما تأكدت السلطات الأمريكية أن مؤسسة مايكرو سوفت تقوم بشبه ممارسات إحتكارية قامت تلك السلطات على الفور باتخاذ سلسلة من الضربات القاسمة والحاسمة للحفاظ على كيان المنافسة الكاملة فى المجتمع الأمريكى ، أما هنا فى مصر فالدولة والحكومة لا تمارس الدور الذى يجب أن تقوم به فى مراقبة الأسواق وحماية المستهلك والحفاظ على النظام الإقتصادى من الإنهيار بترسيخ قواعد المنافسة ومواجهة الإحتكار .

إننى لن أكون مبالغا إذا قلت أن الدولة لو نفضت يديها وتركت الجمل بما حمل ولم تتدخل من قريب أو بعيد لكان الوضع أفضل من ذلك بكثير !!فالتدخل الحكومى أصبح معوقا فى كل المجالات !!!

علق الدكتور أحمد جويلى

هل هناك صناعة يمكن أن تحقق مكسب 100 % فى ظل ظروف طبيعية ؟

إن تحقيق 100% هو ربح إحتكارى لا شك فى ذلك ، واحد يحقق مكسب 50% هو ربح إحتكارى كذلك ، فالإحتكار ليس معناه أن يكون هناك منتجا واحدا فى السوق ، الإحتكار هو استغلال الناس والتحكم فى السوق ، والكارثة أن أحدا لا يحاسب أحدا على الإطلاق ويتم تعليق كل الأخطاء على شماعة (العرض والطلب)

علقت مرة أخرى على كلام الدكتور أحمد جويلى بقولى

الغريب فى الأمر أننا فى مصر نشترى السلع والمنتجات بأسعار عالمية فى نفس الوقت الذى نجد سعر المدخلات سواء الأيدى العاملة أو الطاقة أو سعر الضريبة أو المساهمات الإجتماعية متدنية إلى أقصى درجة مقارنة بالأرقام العالمية، والكارثة الحقيقية أن الدعم الموجه للطاقة يلتهم النصيب الأعظم من إجمالى الدعم الذى تتغنى به الحكومة وتمن به على الشعب ليل نهار، والمؤلم حقا أن تلك الطاقة المدعومة تذهب لعدد محدود من المصانع .. مصانع الحديد والأسمنت والأسمدة ، ويتلاحظ أن تلك النوعية من المصانع تعتبر من الصناعات الطريدة أو المطرودة من أوربا وأمريكا لكونها صناعات ملوثة للبيئة !

والغريب أن الشعب يفهم جيداً ما يحدث والحكومة تعلم أن الشعب يفهم أنها انسحبت من مربع العمليات منذ زمن بعيد ، ونستمر ندور فى دائرة خبيثة بلا نهاية !!

رد الدكتور أحمد جويلى ضاحكاً

(الحكومة مبسوطة بكده وتوازناتها كده)

قلت للدكتور أحمد جويلى

صدقنى يا دكتور جويلى أنا خائف جداً من المستقبل .. ليس مستقبلى ولكن مستقبل أولادى .. الصورة أمامى غير واضحة تماما لا أكاد أرمق بصيص أمل يلوح فى الأفق ، لكننى أتمسك بوعد الله سبحانه وتعالى إن مع العسر يسرا - والذى يؤلمنى حقا يا دكتور هو تلك الفوضى العارمة والموضة الفاضحة المسماة بالخصخصة ! حمى البيع تسيطر على الجميع ، وتحولت الحكومة إلى سمسار أراضى وعقارات و التخصص فى إستخراج جميع أنواع الرخص بداية من رخص المحمول إلى رخص مصانع الأسمنت والحديد وما خفى كان أعظم

قال الدكتور جويلى

عايز فلوس .. عايز يبيع

قلت عايز فلوس يعمل بيها إيه ؟

قال الدكتور جويلى

أنسعر ! ناقص يبيع الشارع ده !!

قلت نحن كمواطنين فقدنا الثقة وفقدنا الأمل وفقدنا الطموح .. نعمل إيه ؟

رد الدكتور جويلى

إخبط دماغك فى الحيطة !!

قلت .. هل هذا الشعب من الممكن أن يتحرك ويثور ؟

قال .. طبعا ممكن ويمكن أن تنظر الى أحداث 18، 19 يناير سنة 1977 إشتعلت البلد فى دقائق ، ولا يستطيع أحد أن يصد حركات الشعوب .

وبدأ الدكتور أحمد جويلى فى الحديث عن (توشكى)

حيث قال بوضوح شديد .. إن توشكى ليست مشروعا لكنها برنامج تنمية .. فالمساحة شاسعة وأكبر من أية محافظة فى مصر ، وفى مناقشة مع السيد رئيس الجمهورية قلت (ياريس ده مش مشروع ده برنامج تنمية) فإذا تعاملنا مع توشكى على أنه برنامج تنمية سوف يساعد فى حل العديد من الأزمات منها استيعاب الأعداد الهائلة من السكان وخلق فرص عمل حقيقية

ولنا فى مشروع مديرية التحرير الأسوة والقدوة ، حيث أرى أنه نموذج رائع حقق المطلوب منه على أكمل وجه ، لقد أصبحت مديرية التحرير مجتمعا متكاملا وذو طابع خاص

سألت الدكتور أحمد جويلى

ماذا عن ملف القمح وهل الإكتفاء الذاتى يرتبط بقرار فنى أم بقرار سياسى ؟

من الناحية الفنية ممكن أن نحقق الإكتفاء الذاتى من القمح ، فمثلا مصر تحتاج إلى 12 مليون طن قمح سنويا ، والفدان ينتج 3 أطنان بما يعادل 21 اردب تقريباً ، إذا قمنا بتقسيم ال12 مليون طن (إجمالى إحتياجات البلاد) على ال3 طن (متوسط إنتاجية الفدان) سيكون الناتج 4 ملايين فدان مطلوب زراعتها كى نحقق الإكتفاء الذاتى من القمح ، وهذا الرقم ممكن تحقيقه من خلال زراعة 4 مليون فدان (شتوى) حيث من الممكن أن يصدر قرار من سطرين يلزم المختصين بزراعة المساحة المطلوبة ،ويتم تعويض الفلاحين وإعطاء ربحية عالية للقمح ، ونحن لدينا فى مصر ثمانية ملايين فدان يتم زراعتها بتشكيلة من المحاصيل دون وجود خطة تجميعية كلية صادرة من وزارة الزراعة

فمن الناحية الفنية لا توجد أدنى مشكلة ، أما من الناحية الإقتصادية فهنا تكمن المشكلة .

1- كيف تجعل المزارع يقدم على زراعة القمح فى ظل الربحية العالية للمحاصيل الأخرى

2 - هناك محاصيل تحقق أرباح طائلة

وبخصوص هذه المشكلة فكل ما يهمنى ليس الإكتفاء الذاتى ولكن يجب أن نسعى إلى تأمين إحتياجاتنا من القمح من مصادر عديدة وعدم الإعتماد على مصدر واحد حتى نؤمن إحتياجاتنا من القمح

فالمشكلة أننا لا يوجد لدينا مسؤولين عن الزراعة لديهم نظرة فنية أو حتى بعد سياسى ،،

سألت الدكتور أحمد جويلى

كيف ترى مصر خلال ال50 سنة القادمة ؟

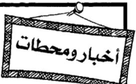
أعتقد أ ن ال50 سنة القادمة ستشهد خروج مصر من ورطتها الحالية

قاطعت الدكتور جويلى

هل حقا نستطيع أن نخرج من هذه الورطة التى طالت ؟

قال الدكتور جويلى

بالتأكيد لأن هذا الوضع لا يمكن أن يستمر طويلاً



زيادة عدد السياح العرب

زاد عدد السائحين العرب القادمين إلى مصر بواقع 85% على مدى السنوات الأربع الماضية وذلك من بين 11 مليون سائح زاروا مصر العام الماضى 2007 ، كما أن إجمالى الإستثمارات العربية فى قطاع العقارات السياحية وصل إلى 80 مليار جنيه منها 20 مليار جنيه إستثمارات إماراتية.

إندثار اللغة العربية

أكدت دراسة نشرتها منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلوم والثقافة "يونسكو" على إحتمال إندثار اللغة العربية خلال القرن الأول من الألفية الثالثة – وقد حذر الدكتور أحمد درويش وكيل كلية دار العلوم بجامعة القاهرة من تصنيف اللغة العربية ضمن اللغات التى ستشهد الموت فى القرن الحادى والعشرين، وأشار إلى أن من أسباب تراجع اللغة العربية فى مجال العلوم المتطورة تعامل العرب بلغات أجنبية وعزوفهم عن لغتهم فى المحافل الدولية.

دعم وتطوير الملاحة النهرية

التقى المهندس محمد منصور وزير النقل بالسيدة كرستينا كرينزل وزير الدولة النمساوية لشئون النقل والوفد المرافق لها حيث تم توقيع إتفاقية بين مصر والنمسا لدعم وتطوير نظم الملاحة النهرية بطول نهر النيل تصل تكلفتها إلى 20 مليون يورو بالإضافة إلى 50 مليون يورو قروضاً ميسرة، وقد قام الوزيرين ببحث سبل دعم العلاقات المصرية النمساوية فى مجالات النقل والمواصلات، هذا وقد أعتمدت وزارة النقل خطة متكاملة لإستكمال أعمال تطهير المجرى الملاحى من القاهرة وحتى أسوان ليكون صالحاً للملاحة طوال العام.

التصنت على الاتصالات الخارجية

كشفت وزارة العدل الأمريكية عن أرتفاع طلبات الإدارة الأمريكية للسماح بعمليات التصنت على الإتصالات الخارجية إلى 2371 عملية عام 2007 بعدما كانت 2176 عام 2006، وذلك لاعتماد الادارة على هذه العمليات فى إستراتيجيتها لمحاربة الإرهاب الدولى، هذا وقد سبق أن أعلنت وزارة العدل إعادة تنظيم إداراتها الخاصة بالأمن القومى التى تمثل الحكومة أمام المحكمة السرية الخاصة لتواكب عبء العمل.



إجتماعات الجمعيات العامة للشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

برئاسة اللواء بحرى أ.ح/ محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة الشركة القابضة للنقل البحرى والبرى ورئيس الجمعيات العامة للشركات التابعة للشركة القابضة وبمقر الشركة القابضة بالإسكندرية والقاهرة عقدت إجتماعات الجمعيات العامة للشركات التابعة للشركة القابضة المتعلقة بالنشاط البحرى / البرى/ التجارة وذلك أيام 30،29،2008/4/27 وهى الشركات الخاضعة للقانون 203 لسنة 1991 وهى (الإسكندرية لتداول الحاويات / بورسعيد لتداول الحاويات/ دمياط لتداول الحاويات/ القناة للتوكيلات الملاحية / العربية المتحدة للشحن والتفريغ / المستودعات المصرية العامة / شرق الدلتا للنقل والسياحة / غرب الدلتا للنقل والسياحة / الوجة القبلى للنقل والسياحة / النيل لصناعة وإصلاح السيارات / النيل للنقل النهرى/ الهندسية لصناعة السيارات / النصر للتصدير والإستيراد/ مصر للأستيراد والتصدير / مصر للتجارة الخارجية / مصر لتجارة السيارات / التجارية للأخشاب) وذلك لمناقشة مشروعات الموازنات التقديرية لهذه الشركات للعام المالى 2009/2008 وتقدمت هذه الشركات بخطط مالية وإستثمارية طموحة تستهدف تحقيقها خلال العام المقبل حيث تم مناقشة هذه الخطط وتلك الموازنات من السادة أعضاء الجمعيات العامة لهذه الشركات وفى حضور السادة أعضاء ومراقبى الحسابات بالجهاز المركزى للمحاسبات وقد تم اعتماد هذه الموازنات فى تلك الإجتماعات.



د/ محمود محى الدين
وزير الإستثمار

لواء بحرى
محمد يوسف

وقد أستهدفت شركات النقل البحرى خططاً إستثمارية بإجمالى مبلغ 410 مليون جنيه حيث أدرجت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات مبلغ (226) مليون جنيه أما شركة بورسعيد لتداول الحاويات فقد أدرجت مبلغ (55) مليون جنيه كما أدرجت شركة دمياط لتداول الحاويات مبلغ (91) مليون جنيه ، وذلك لتنفيذ عمليات الإحلال والتجديد والعمليات الجديدة وما تحتاجه من الأوناش العملاقة والمقطورات والجرارات والمنظومات المعلوماتية.

أما شركات النقل البرى فقد أستهدفت خططاً إستثمارية بإجمالى مبلغ (204) مليون جنيه فقد أدرجت شركة شرق الدلتا للنقل والسياحة مبلغ (72) مليون جنيه ، شركة غرب الدلتا للنقل والسياحة أدرجت مبلغ (55) مليون جنيه، أما شركة الوجة القبلى للنقل والسياحة فقد أدرجت مبلغ (60) مليون جنيه ، وذلك لتنفيذ عمليات الإحلال والتجديد وما تحتاجه من الأتوبيسات التى تخدم مختلف مستويات الخدمة للركاب (المميز / المكيف/ الإقتصادى) حيث من المخطط دعم شركات الركاب بعدد (250) أتوبيس ، وكذا المنظومات المعلوماتية وتطوير محطات الركاب بالإضافة إلى تجديد العنابر الإنتاجية وتطوير وإحلال الآلات والمعدات بالشركة الهندسية لصناعة السيارات.

أما بالنسبة لشركات التجارة فقد تم تناول مقترحات هذه الشركات فى مستهدف أعمالها خلال العام المالى القادم كما تم مناقشة سياسات ومخططات هذه الشركة لتفعيل دورها وتنشيط أعمالها وتم التوجيه إلى ضرورة الإهتمام بالفروع الخارجية المتواجدة لبعض هذه الشركات بالخارج سواء بالدول العربية أو الأفريقية أو الأوروبية ولم تتعرض هذه الإجتماعات إلى موضوع دمج هذه الشركات حيث تقوم الشركة القابضة حالياً بدراسة تفصيلية لهذه الشركات المنضمة حديثاً إليها من الشركة القابضة للتجارة (المنقضية) بهدف التعرف على أعمالها ونتائجها والصعوبات التى تواجهها والعمل على وضع السياسات والخطط اللازمة لتطويرها وما يلزمها لمواكبة المنافسة العالمية لمجال أعمالها.

كما وجه السيد اللواء بحرى أ.ح / رئيس الجمعيات العامة لهذه الشركات التابعة جميعاً بضرورة القيام بالجهود التسويقية لجذب عملاء جدد والحفاظ على العملاء الحاليين لمواجهة المنافسة الشديدة التى تواجه هذه الشركات لتأدية الخدمات بصورة جيدة وبأسعار منافسة وتنفيذ الخطط الإستثمارية بأسرع ما يمكن لما تحققه من عوائد على الشركات.

وتوجه سيادته بالشكر للسادة أعضاء مجالس إدارة هذه الشركات والسادة العاملين بها على ما يبذل من جهد وطلب بذل المزيد من الجهد فى العام المقبل لتحقيق المستهدف بالموازنات المعروضة.





أقامت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا حفل التخرج السنوى لخريجى معهد النقل الدولى اللوجيستيات وذلك لتكريم الخريجين الحاصلين على درجة الماجستير من المعهد.

وقد ألقى السيد/ تامر موسى مدير عام شركة توتال لوجيستيكا للملاحة كلمة الخريجين والتى أشاد فيها بالدور الرائد الذى لعبه المعهد فى تقديم دراسة متكاملة لعلم اللوجيستيات.

دكتور
أحمد عبد المنصف

كما أشاد بالدور الرائد للدكتور/ أحمد عبد المنصف والذى وصفه بالأب الروحى لعلم اللوجيستيات فى الوطن العربى.

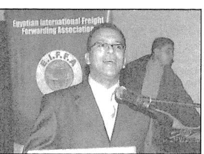
وفى نهاية الحفل تم تكريم السيد/ تامر موسى ومنحه درع الأكاديمية باعتباره أول الخريجين وحصوله على درجة الماجستير بتقدير إمتياز مع مرتبة الشرف.



اللوجستيات وكيف نشأت ؟

الأستاذ/ أيمن الشيخ خبير الشحن الدولى و رئيس لجنه الشحن الجوى بشعبة خدمات النقل الدولى

نشأت فكرة اللوجستيات Logistics بمفهومها المبدئى نشأة عسكرية، حين بدء الفرنسيون فى إستخدامها فى عام 1905 بهدف تأمين وصول الأغدية و الأسلحه و الذخائر فى الوقت المناسب وبأفضل طريقة ممكنة إلى الجيش الفرنسى ... ثم إستخدمت على نطاق أوسع خلال الحرب العالمية الثانية حيث كان إستخدامها من أهم أسباب إنتصار جيوش الحلفاء فى تلك الحرب.... وفور إنتهاء الحرب العالمية الثانيه بدأ ظهور العديد من الدراسات الأكاديميه و الميدانية التى تسعى لتطبيق فكره اللوجيستيات فى مجال الأعمال المختلفه و تم الاتفاق على تسميتها فى حينها Business Logistics وقد تبين من هذه الدراسات أن توفير ما يقرب من 40% من تكلفة الإنتاج لأى سلعة فى الدول المتقدمة يرجع إلى تطبيق نظام اللوجيستية.



الأستاذ/ أيمن الشيخ

وبدء إنتشار الفكره تدريجياً فى معظم دول أوروبا وذلك سعياً منهم لتخفيض تكلفة منتجاتهم و لتحقيق المنافسة المطلوبة فى الأسواق التى تتشابه إلى حد كبير فى كل ظروفها الإنتاجيه و التسويقية ، ولأن اللوجيستيات من أكثر الأنشطة الداعمة للعملية الإنتاجية سواء قبل الإنتاج كشراء المواد الخام و ما يلزم هذا من عمليات الإستيراد والنقل والتخزين والتأمين على البضائع وعمليات التحويلات البنكيه ـــ عمليات التعبئه و التغليف) أو بعد الإنتاج و حتى توصيل المنتج النهائى إلى يد المستهلك فأن هذه الأنشطة يجب أن تتم على نحو تكاملى متصل الحلقات و بترتيب محكم للغاية وتطبق عليها مفاهيم التكامل بهدف الإستفادة القصوى و تخفيض النفقات و الوقت اللازمين لتنفيذ عمل أو منتج ما .

و الجدير بالذكر أنه مع مطلع الثمانينات من القرن الماضى بدأت الشركات الكبرى فى العالم فى إنشاء إدارات اللوجيستيات و تجعلها فى مكان الصدارة إيماناً منها بأهمية هذا النوع من الأنشطة وسعت أيضاً إلى خلق مناخ من التعاون التكاملى بين بعضها البعض سعياً إلى المزيد من تدفق وتخزين السلع والخدمات والمعلومات بكفاءة وفاعلية من مرحلة المادة الخام الى مرحلة الإستهلاك النهائية وبما يحقق رضاء العميل وزيادة ربحية المنتج .

التكامل فى تنفيذ اللوجستيات من خلال طرف ثالث Third - Party Logistics:

تلجأ بعض الشركات إلى تنفيذ بعض أو كل الخدمات اللوجستية من خلال طرف ثالث الذى يعتبر بمثابة وسيط بين الطرف الأول (المورد أو المنتج) والطرف الثاني (المشترى) كشركات الشحن أو شركات النقل الدولى و غيرها من الشركات الداخل فى منظومة اللوجستيات .

لماذا اللجوء إلى طرف ثالث؟

تكاد تبدو ظاهريا أن عملية اللجوء إلى طرف ثالث كنوع من الفكك و هو عكس التكامل المنشود والذى إبتدعت من أجله فكرة اللوجستيات .... فقد وجد مثلا أنه فى صناعة النسيج يتم فصل عملية الصباغة عن عملية صناعة النسيج حيث أن إنشاء حوض صباغة يمكن أن يخدم عدد كبير من شركات النسيج وبالتالى فلا يوجد ما يبرر إنشاء حوض صباغة بكل شركة نسيج فيستعان بطرف ثالث لتجنب اهدار الموارد و تحاشيا لانفاق الكثير من الأموال لإنشاء وحدات للصباغه فى حين أنه يمكن الإعتماد على طرف ثالث و بما لا يخل بمنظومة اللوجستيات .

مقدمى الخدمات اللوجستية

ويقسم مقدمى الخدمات اللوجستية الى ثلاثة أنواع :

النوع الأول: يتولى سلسلة توزيع السلع مرتفعة القيمة والتى تسوق على النطاق الدولى أو ما يسمى بـSupply Chain .

النوع الثاني: يقوم بتأدية أنشطة اللوجستيات بنحو متكامل يتضمن كل جزئيات اللوجستيات.

النوع الثالث: وهى الشركات أو الهيئات التى تقدم أنشطة النقل كشركات الطيران ووكلاء الشحن وشركات التخزين وشركات النقل بأنواعه الأخرى البرى والبحرى وما شابه ذلك .

وتختلف قدرات مـوردى الخدمات اللوجستية من حيث أسـعار خدماتهم وإختيار الموقع، الصادرات، الواردات، القدرة على نقل البضائع، ومدى تغطيتها للعالم بشبكة من المكاتب أو الوكلاء أو الممثلين لهم ، والقدرة على التعامل مع أو تناول النوعيات المختلفة من المواد والبضائع العادية والخطرة وسريعة التلف وغيرهم .

وأهم ما يجب أن تتحلى به تلك الأطراف التى تقوم بتقديم اللوجستيات هو الديناميكية الشديدة والمرونة والقدرة على العمل تحت أى ظروف والتعود على التغير المتوقع فى أوامر التشغيل والكميات والجهات المراد نقل أو توجيه البضائع أو الخامات من أو إلى أى مكان فى أى وقت والتغيرات المتوقعة من حين إلى آخر فى طلبات أو أوامر التشغيل من قبل طالب الخدمات اللوجستية.

ويظهر ذلك جلياً فى أعمال تصدير بعض السلع أو البضائع التى تتطلب نوعاً من الفحص فى أماكن إنتاجها قبل التصدير من قبل مراقبى الجوده بالمصانع مما قد يعطل تصدير شحنة ما أو تعديل أوامر تشغيلها بالتأجيل أو الإلغاء أو تخفيض كميات أوامر التشغيل أو ما شابه ذلك مثلما يحدث كثيراً فى مجال الملابس الجاهزة وما نحوها.

أنشطة اللوجستيات فى مصر

نرى فى مصر الآن بعضا من مظاهر الإهتمام بتقديم خدمة اللوجستيات ولكنها حتى الآن لم تطبق بالشكل الأمثل برغم حرص معظم الشركات الكبرى فى مصر كشركات الأدوية والمصانع الكبرى على إنشاء أقسام أو إدارات اللوجيستيات إلا إنها حتى الآن مجرد مسميات فقط ولاتقوم بتطبيق المعايير الحقيقيه لمفهوم اللوجستيات. وهذا لا يمنع أن هناك محاولات جادة بالطبع للإستفادة القصوى من فكره اللوجستيات ولكنا نتلمس لهم الأعذار نظراً لوجود الكثير من العراقيل التى تحول دون التطبيق الكامل والأمثل لفكرة اللوجستيات فى مصر .... ونأمل أن نرى تطبيق مثل هذه الأفكار الرائدة من أجل مزيد من التنميه والإزدهار لمصرنا الحبيبية..

و يكفى أن تعرف عزيزى القارىء أن 20 % من دخل ألمانيا فى العام الماضى كان من أنشطة اللوجستيات .



تحت مظلة غرفة ملاحة الإسكندرية

إستراتيجية النقل والتنمية فى مصر

تغطية/ محمد صابر



ضمن الإنجازات التى تتبعها غرفة ملاحة الإسكندرية وفى ضوء الدور الفعال الذى تلعبه على المستويين المحلى والعالمى أقامت الغرفة مؤتمر إستراتيجية النقل والتنمية فى مصر بحضور معالى وزير النقل السيد المهندس/ محمد لطفى منصور ومحافظ الإسكندرية اللواء/ عادل لبيب وضمن لقاء موسع شارك فيه العديد من القيادات وأعضاء الغرفة ورجال الأعمال والعاملين بقطاع النقل البحرى - وذلك بفندق الفورسيزون - سان ستيفانو - الإسكندرية.

هذا وقد قام بإفتتاح المؤتمر الأستاذ/ محمد مصيلحى رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية مرحباً بالوزير ورعايته للمؤتمر وتعاونه الدائم للغرفة منذ بداية توليه الوزارة وبرغم أعباؤه التى على كاهله - ووضح الأستاذ/ محمد مصيلحى مدى التطورات الجديدة والمستحدثة فى الموانئ بجمهورية مصر العربية وكافة القطاع البحرى تحت رعاية المهندس/ محمد منصور وزير النقل والإمكانات المتكاملة الإقتصادية والسياسية والتطلعات التى نأملها فى عهد الرئيس/ محمد حسنى مبارك.

وحث مصيلحى على التعاون المشترك بين كافة القطاعات والأطراف العاملة فى النقل البحرى موضحاً أن 85% من التجارة تنقل عبر البحر فيجب أن نساير ونتابع تلك التجارة مع مواجهة التحديات التى تواجهنا ونسعى دوماً نحو إستراتيجية ضبط وتحديث وحرية التجارة وتطبيق قانون النقل البحرى ومتابعة التقدم والإستثمارات المعهودة، وإننا على يقين أن المهندس/ محمد منصور سوف يثرى لدينا إمكانات متعددة نحو تقدم النقل البحرى.

ووضح بعدها محافظ الإسكندرية اللواء/ عادل لبيب مدى سعادته بحضور وزير النقل معلناً تعزيزه وإقتداره لسيادته لدوره الفعال فى كافة قطاعات النقل (برى-بحرى-نهرى) مع التوسعة التى تمت على الطريق الزراعى وهذا المشروع العملاق مع وجود خطة تبنتها الوزارة لتوسيع الطريق الصحراوى وهناك برامج أخرى نتبعها تحت رعاية سيادته وأيضاً



التنمية فى ميناء الإسكندرية وكافة الموانئ، ونحن لو تحدثنا عن التنمية نقول النقل بكافة جوانبه ويكفينا مشاهدة الإسكندرية وحدها ومدى التطور الملحوظ الذى تم من خلالها ومدينة برج العرب والتغيرات والمستحدثات التى تمت فيها بالنسبة للنقل والمنطقة الصناعية والعمالة تحت رعاية سيادته - وأنا بعتبر الوزير / محمد لطفى منصور الوزير الهادئ الصابر الذى يعمل فى صمت وله ثمرات جيدة وأنا أتوجه له بكل تحيه واقتدار مع تمنياتى بالتعاون المثمر مستقبلاً. وصرح الوزير / محمد لطفى منصور أنه سعيد بحضوره إلى الإسكندرية وحضوره المؤتمر معربا أن الغرفة تعتبر وجهة مشرفة من خلال رجال الأعمال وأعضاء الغرفة. وبين أن قطاع النقل يخص كل مواطن ويشعر به يومياً ونحن كوزارة نشعر بالمواطن ونسعى لتخفيف العبء عنه وليس هذا بوجود عصا سحرية أو ما شابه ولكن ضمن برامج وأهداف وإستراتيجيات نتبعها فى الجانب البحرى والبرى والنهرى وقطاع النقل يعتبر العصب الذى يخص النمو الإقتصادى فيجب بداية أن تعمل الموانئ بكفاءة عالية مع ربط شبكة بينها وبين الجانب البرى والسكك الحديدية ويجب أن تكون التشريعات ضمن برنامج زمنى والجانب المادى يجب أن يكون بطرق غير مباشرة بمعنى أننى ومنذ توليتى الوزارة قال البنك الدولى أن حالة النقل فى مصر لا يرثى لها وقال أن التقرير المفاد يوضح أن من خلال التنمية التى يجب أن تتبع لا تقل ميزانيتها عن مليار جنيه ووجدت أن هناك 200 مليون جنيه فقط - فبدأت أفكر فى كيفية زيادة العائد واتصلت بوزير المالية ووضح أن 200 مليون جنيه هو الحصيلة المتوفرة فأخذنا نسترد العائد من خلال الرسوم وهو حوالى 850 مليون جنيه وهذا هدف وتحقق والهدف الثانى وهو الأساسى تحسين الخدمة مع مراعاة محدودى الدخل وقلنا أن التذاكر لمحدودى الدخل لا يمكن أن تزيد وهذا لمؤازراتهم وعلمنا بما يمر به المواطن . وبدأنا أولا بأهداف منها مراعاة البعد الإجتماعى - فتح سبل العمل للشباب - فتح آفاق للإستثمار - تطوير وتحديث النقل - تطوير العاملين ونظم الإدارة.

وهذا لأن النقل هو عصب الإقتصاد ويجب أن نطور ونحدث من خلاله حيث إنه أيضاً يخلق فرص عمل جديدة . ووضعنا إستراتيجية جديدة للنقل البحرى ولجأنا إلى أحسن بيوت خبرة ووجدنا ما هو أفضل لفاعلية أكبر مع التكامل للموانئ المصرية - ومراعاة التجارة وتنظيم الإدارة وتحسين الجانب اللوجيستى حيث أن الموانئ نعتمد على صادراتها وهكذا تجذب أيضاً الإستثمارات الخارجية ومن أهدافنا ربط شبكة الموانئ بالشبكة العالمية مع السعى نحو الزيادة فى تداول الحاويات والتى قدرت بأكثر من ضعفين خلال 5 سنوات ووصلنا إلى الطاقة القصوى لتداول الحاويات مع وجود إستثمارات جديدة فى الموانئ- وأنتم تعلمون ما تم فى ميناء الإسكندرية وهذا نفتخر به جميعاً - مع إزالة العشوائيات الموجود فى الطرق - واستعدادنا بأفتتاح ميناء الدخيلة بتكلفة 450 مليون جنيه وإنشاء الله سوف يفتتحها الرئيس محمد حسنى مبارك فى الفترة المقبلة، ومع إنشاء أرصفة بداخل الموانئ وأما عن ميناء بورسعيد فأنا بعتبره لؤلؤه مصر ولؤلؤة الموانئ حيث إن مكانه متميز ويتم عمل مكثف من خلاله وهناك شركة (SCET) تعمل من خلال مخطط للموانئ مع بعض المستثمرين

تابع إستراتيجية النقل والتنمية فى مصر

– وأما عن الطرق والكبارى والنقل الجماعى فنحن نفتح شرايين البلد من خلال شبكة طرق موجودة من خلال الجوانب العمرانية والسكك الحديدية وكافة الجوانب البرية والجانب الآخر لشبكة الطرق بالدلتا وتحويل الطرق المفرغة إلى طرق مزدوجة وطرق حرة، وهذا ضمن البرنامج الرئيسى الخاص وبالطرق الحرة – والمحطة المستقبلية لسكة الطرق بالصعيد وتوزيع استثمارات شبكة الطرق والكبارى غير متضمنة الإستثمارات الموجهة لإنشاء طرق حرة فالطرق تفتح شرايين البلد والطرق تساعد المستثمرين والطرق تنقل الشعب من مكان إلى أخر وجرت مناقشة مع د/ أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء بينت أن الإستثمارات المتطلبة تحتاج إلى 28 مليار جنيه وقال أن المتوفر لدينا الآن 11 مليار جنيه فبحثنا عن سبل أخرى وهى مشاركة القطاع الخاص لتمويل تلك الإستثمارات.

مع سعينا نحو الطريق العالمى الذى نهدف إليه – مع التركيز على وجه قبلى لأنهم أكثر أحتياجاً للطرق وكانت نسبة الإنجاز 60% وجه قبلى ووجه بحرى 20% والمشروعات المستقبلية 54% وجه بحرى و46% وجه قبلى ولكن الآن يجب أن نركز على الوجه القبلى ، وبالنسبة للكبارى فقد قمنا بإنشاء 6 كبارى فى الطريق الزراعى والسكة الحديد كان لدينا 700 جرار ينقلوا الركاب منهم 400 جرار متكهنين وفى 2008 تم عمل 280 جرار فقط وقلنا الآتى أنه يجب أن يكون فى الفترة المقبلة موارد لتحسين الخدمة مع عدم رفع العبء على المواطن مع تحسين الأمان والسلام وتحسين كافة الجوانب ووجدنا أن أصعب شئ هو تغيير الجوانب الإدارية ولكننا نضمن التطوير والتحديث مع الأكاديمية مع زيادة الحوافز حتى وصلت إلى 90 مليون جنيه وهذا خاصة للعاملين بالسكك الحديدية ،وبدأت قطع غيار الجرارات تدخل مصر منذ فبراير 2008 مع تطوير المحطات الرئيسية مثل الإسكندرية – سيدى جابر – رمسيس ... الخ .

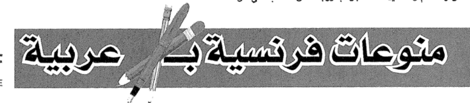
والتطوير بداخل العربات حتى يشعر المواطن بتحسين الخدمة .

والجانب النهرى تم تطوير إستراتيجية فى النيل وبعدها تحدث مهندس/ عمر البقرى مساعد أول وزير النقل (عن المشروعات الإستثمارية فى قطاع السكك الحديدية)

ثم اللواء/ كريم أبو الخير رئيس الهيئة العامة للنقل النهرى (تطوير النقل النهرى فى إطار منظومة النقل متعدد الوسائط)

ثم المهندس/ محمد ندى رئيس وحدة المشاركة بين القطاع العام والخاص (أساليب المشاركة المختلفة بين القطاع العام والخاص) ثم الأستاذ/ علاء الغضبان مستشار الوزارة لشئون الإستثمار (الإستثمار فى قطاعات النقل البحرى)

ثم أعقب المؤتمر بالأسئلة لوزير النقل والذى أفاد بإجابات تفيد قطاع النقل فى ختام المؤتمر ثم تكريم وزير النقل/ محمد لطفى منصور عن ما قام به من خلال التطوير والتحديث خلال توليه الوزارة.



Gerflor ، المورد الرسمى لتجهيزات أرض الملاعب الرياضية خلال دورة الألعاب الأولمبية فى بكين من 8 إلى 24 أغسطس 2008

تجهيزات أرض الملاعب الرياضية ®Taraflex الرائدة فى تغطية أرض الملاعب الرياضية فى الصالات المغطاة مع أكثر من 30 مليون متر مربع قامت بتركيبها فى العالم أجمع، سوف تقوم بتصدير خبرتها إلى الصين لصالح الحدث الرياضى العالمى الكبير: دورة الألعاب الأولمبية لعام 2008. من خلال شركائها مع الإتحاد العالمى للكرة الطائرة والإتحاد العالمى لتنس الطاولة ستكون شركة Gerflor المورد الرسمى لساحات المسابقات فى هاتين اللعبتين.

و Gerflor التى تشارك بخبرتها فى الألعاب الأولمبية الصيفية منذ دورة ألعاب مونتريال عام 1976، قد إستطاعت مرة أخرى أن تستوفى الشرطين المهمين اللذين على أساسهما يتم اختيارها كمورد رسمى للمعدات الرياضية وهما: أن يتم ترشيحها إلى لجنة التنظيم المحلية من قبل الإتحادات العالمية التى تقوم بتقييم الجودة الرياضية للمنتج وأيضاً أن تقوم تلك اللجنة بإختيارها على أساس ما تقدمه من أساليب خاصة بتنفيذ العمل بصورة شاملة ووفقاً لمتطلبات خاصة.

وهكذا وتلبية للاحتياجات واستيفاء للشروط التى قامت لجنة تنظيم الألعاب الأولمبية فى بكين بصياغتها، قامت شركة Gerflor بتقديم عرضها التى وضعته فعلياً وفقاً للمتطلبات اللجنة الخاصة . إن إتفاقية الشراكة التى تم توقيعها فى 12 نوفمبر 2007 قد وكلت رسمياً Gerflor للقيام بتصنيع وتسليم وتركيب ملاعب الكرة الطائرة وتنس الطاولة وأيضاً تقديم الدعم الفنى أثناء إنعقاد الدورة وفك المعدات فى نهايتها.

مع 12 ملعب للكرة الطائرة فى سبعة أماكن مختلفة وموقعين لتنس الطاولة سيكون هناك أكثر من 15000 متر مربع من تجهيزات أرض الملاعب Gerflor معدة للعب.

التجربة الميدانية التى قامت بها شركة Gerflor

قبل انعقاد الدورات الأولمبية تقوم اللجان المنظمة للدورة بتنفيذ تجربة ميدانية تعد بمثابة محاكاة عامة واقعية لكل لعبة. وقد ذهب فريق العمل الخاص بشركة Gerflor إلى بكين لإلقاء نظرة تفقدية ولزيارة مجموعة المواقع .وقد اكتشف هذا الفريق مجموعة مختلفة من المعوقات التى يجب على الشركة أن تواجهها:

وجود صالات تحت مستوى الأرض وعدم وجود مصاعد، وجود سلالم "إمبراطورية" لعدد 50% من الصالات، مداخل لا تسهل عمليات التزويد ونقل وتفريغ اللفافات والمعدات. تعد الخبرات الطويلة لشركة Gerflor فيما يتعلق بإيجاد الحلول لمثل تلك المعوقات فى غاية الأهمية.

التجربة الميدانية للعبة تنس الطاوية (ديسمبر2007)

فى موقع جامعة بكين صالتان مخصصتان للمنافسة والمران على مساحة 2175 متر مربع التركيب فى 3 أيام من خلال فريق عمل Gerflor المكون من 2 فنى و 6 مساعدين

أثناء التركيب قام فريق Gerflor بإعداد 2 فنى صينى لضمان دقة الأداء أثناء المنافسة وفك الملاعب بعدها

التجربة الميدانية للكرة الطائرة (إبريل 2008)

فى موقعى معهد تكنولوجيا برلين وإستاد برلين

4 صالات مخصصة للمنافسة والمران

المساحات: ملعبان للمنافسة مساحتهما (36 مترX 21 متر) و 4 ملاعب للمران (ملعبان مساحتهما 36 متر X 21 متر وملعبان مساحتهما 24 مترX 15متر) التركيب فى 9 أيام من خلال فريق عمل Gerflor المكون من 2 فنى و6 مساعدين

نظام Frog's Air Process ؛ أحدث ابتكار لإصلاح هياكل السيارات

قامت شركة Frogs 2000 الفرنسية بإحداث ثورة فى صناعة هياكل السيارات من خلال التوصل إلى نظام مبتكر لوسائد هواء من شأنها إصلاح الهيكل المعدنى وإعادة استقامته بدون إحداث أى تشويه به. وقد تم عرض نظام Frog's Air Process فى معرض السيارات Equip' Auto الذى عقد فى الجزائر فى الفترة من 31 مارس إلى 3 إبريل . كما سيتم عرضه فى معرض Saudi Auto shop بالرياض فى الفترة من 23-27 نوفمبر 2008 .



وفى إطار تسجيله دولياً، فإن نظام Frog 's Air Process يعد نظاماً مبتكراً على هيئة طقم أدوات جاهز للإستخدام ويعتمد على إستخدام وحدات رفع مرنة يتم تزويدها بالهواء، إذ يتم وضع وسائد الهواء داخل أجزاء الهيكل التالف مع وضع وحدات قياس سابقة التصنيع ثم يتم بعد ذلك ضخ الهواء فى الوسائد ارتكازاً على نظام ضغط يتم التحكم فيه. ومن خلال هذا الضغط يستعيد الهيكل المعدنى شكله الأساسى ويتم إصلاح آثار التصادم دون تشويه سطح الهيكل. وفى إطار عدم وجود أى أضرار أو تسخين فى درجة حرارة عالية أو إجراء أى لحام فإن هيكل السيارة يحتفظ بخواصه الأمنية الأصلية وكذا جميع خواصه التقنية التى نفذتها شركة السيارات (عدم القابلية للتآكل، مراعاة جميع الأجزاء الإلكترونية .. ألخ).

غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر

رؤية شاملة جديدة .. لتفعيل دورها فى السوق الملاحى



حوار لإنترناشيونال مع سعيد أحمد على رئيس مجلس إدارة الغرفة

فى إطار سعى غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر .. لتفعيل دورها فى الوسط الملاحى .. وتحقيق أهدافها الرامية إلى تقدم وإزدهار العمل بموانئ البحر الأحمر خاصة بعد تحقيق عدة إنجازات ملموسة فى الدورات السابقة .. لذا أسرعت "إنترناشيونال" وواجهت رئيس الغرفة سعيد على والذى يعد ركناً أساسياً من أركان الغرفة بعد نجاحه الساحق فى الجولة الأخيرة .. ووضع اللائحة التنفيذية وتشكيل خطط العمل للفترات المقبلة لتتعرف عن مؤشرات تلك الخطط المزمع تنفيذها فى الفترة المقبلة بمنطقة البحر الأحمر.

- كنت من الرعيل الأول الذين شاركوا فى إنطلاق غرف الملاحة الأولى .. فما تقييمك لما قدمته هذه الغرف فى دورتها الأولى؟!

- شريعة الحياة والوجود هى أن يتولى الناس على الدوام البحث عن ما هو أفضل وأجدى لإعادة صياغة أساليب وطرق جديدة لتحل محل المناهج والوسائل القديمة .. هذا الدرس الحضارى الواقعى يعتبر هو الحافز لنا على أن لا نستسلم إلى مقولة ليس فى الإمكان أحسن مما كان .. فالغرف السابقة جاءت لتؤدى دوراً هاماً فى سياق إستكمال الدولة لشتى مؤسساتها الإقتصادية وبدون شك فأن غرف الملاحة أبنية مؤسسية لخدمة إقتصاد قطاع النقل البحرى .

- ولقد أدت الغرف السابقة دورها فى إطار ما هو مطلوب منها وفق الظروف التى كانت تعمل من خلالها .. كما أدى رؤساؤها السابقون واجبهم بصورة جيدة وكذلك أعضاء مجالس إداراتها.

- أظهرت نتائج إنتخابات مجالس إدارات غرف الملاحة الأربع الأخيرة أنك رئيس الغرفة الوحيد الذى أعيد إنتخابه مجدداً فما مغزى ذلك؟!

- ربما كانت أيسر السبل للإجابة عن هذا السؤال هو أن أزعم أن ليس لدى القدرة على الإجابة عنه . لكنى كنت أفضل أن ينوب عنى فى تولى ذلك أصدقائى وزملائى أعضاء الجمعية العمومية الذين شاهدوا بأنفسهم مستوى الأداء فى الدورة السابقة .. وتفضلوا بناء على ذلك بمنحى أصواتهم فى الدورة الثانية .. فقد اختاروا بملء إرادتهم أن يمنحونى تكليفهم وتشريفهم لى بهذا الإختيار .. ورأوا أن نواصل معاً عطاءنا المشترك لمجتمع النقل البحرى الذى نحن جميعاً أجزاء منه .. إنهم قد أسعدونى بإسباغ هذه الثقة الغالية على .. وهى محل إعتزازى وتقديرى وسوف نعمل جميعاً فى تناسق وتوافق لتطوير وتحسين مسئولياتنا وواجباتنا فهذا أبسط ما أرد به على هذه الثقة الكريمة ..

- ما هى مشروعات تطوير أداء غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر فى دورتها الجديدة؟

المعروف هو أن غرف الملاحة ليست نقابات أو جمعيات أهلية محلية الطابع بالمعنى المحدود بل هى بحكم المهام والمسئوليات المتعددة والمتشعبة تمتد وظائفها وعلاقاتها إلى الدوائر العالمية الأوسع . وهى أداة توصيل جيدة ما بين مجتمع النقل البحرى والجهات المسئولة لبناء أسس للعلاقات العملية الفعالة وعلى هذا فإن إهتمامات الغرف تنقسم بالتالى إلى إلتزامات أدبية وعملية إزاء أعضاء جمعياتها العمومية وواجبات تجاه دوائر مجتمعات صناعة النقل البحرى الإقليمية والدولية لأن جميع الأنشطة البحرية فى مصر تتشابك وتتكامل مع نظائرها فى العالم من حولنا على أتساعه. فى المرحلة الراهنة فنحن ننظر إلى التكامل فى التفكير والأداء مع غرف الملاحة الشقيقة ولاسيما ما بين غرفتى ملاحة السويس وبورسعيد وكل ذلك يتم بالتنسيق والحوار والتفاهم مع قيادات النقل البحرى لكى نصل إلى ما يضع غرف الملاحة فى موقعها الصحيح.

- العالم فى هذه الأثناء يتجه إلى التكامل والشراكة الدولية بخطى حثيثة فماذا على أجندة غرفتكم للفترة القادمة؟

ذلك ما يجعلنا فى غرف الملاحة نعمل بشكل واضح ومخطط ونسعى دائماً لأداء مهامنا بمزيد من الوضوح والشفافية التى تضمن لنا إستقرار الأمور والتطورات بعقلية منفتحة على المتغيرات والمستجدات التى تجتاح العالم فى حقبة العولمة التى صار فيها الجميع بحكم الضرورة والمصالح المتبادلة يتعاونون مع الجميع دون حساسيات أو عراقيل أيدولوجية أو جمود فكرى أو مفاهيم تجاوزتها المستحدثات التى طرأت على العالم . وبما أن غرف الملاحة تعمل فى إطار إستراتيجية وزارة النقل فإننا لابد أن يكون لنا حضور متكافئ فى ميادين التعاون والشراكة الدولية لخدمة الإقتصاد المصرى وخدمة جميع الشركات البحرية والوكالات الملاحية والأفراد العاملين فى صناعة خدمات الموانئ والنقل البحرى . وتنمية القواسم المشتركة ما بين الداخل والخارج على نحو متواصل.

- هل ستتوسع الغرف فى تنويع مجالات ومستويات أعضائها مع نمو وإزدياد أنشطة صناعة النقل البحرى وخدماته فى مصر؟

هذا شئ مهم تدعو إليه طبيعة الأمور فغرف الملاحة كيانات وظيفية نوعية الأصل فيها أنها منبر ومنتدى لكل العاملين فى أنشطة وعمليات صناعة النقل البحرى وخدماته كما قلت من قبل وعلى ذلك فغرف الملاحة تنمو تبعاً لتوسع وتنوع الأنشطة الموجودة الآن والتى من المتوقع أن تنشأ فى الفترات القادمة. وإزدهار الغرف معلق على شرط تنوع الأنشطة والمجالات التى تنضوى إليها فالقانون رقم (12) لعام 1964 لم يضع قيوداً على العضوية ما دامت تمثل جهات عاملة فى هذا الحقل . والغرف فى الحقيقة أنشئت لتكون هى المعبر عن إهتمامات ومصالح وتطلعات جميع العاملين فى هذه الأنشطة دون إستثناء بإعتبارها أنها تجميع للقوى التى يهمها تطوير أنشطة النقل البحرى.

- ما هى أهم المشكلات التى تواجه غرف الملاحة؟

هذا السؤال يجعلنى أتذكر حكمة عملية تقول أن أى مشكلة فى الحقيقة هى فرصة متاحة للنجاح لكنها مكتنفة ببعض الصعوبات . فلا يوجد مجتمع على وجه الأرض يخلو تماماً من المشكلات لأنه لو إنتفت المشكلات تماماً فما فائدة وجودنا إذن؟ فكل تغير أو تطور يجئ معه بحلول لمشكلات سابقة وكذلك معه مشكلات جديدة لكى نظل دائماً نشعر بأن لنا رسالة عملية علينا تأديتها ومجلس إدارة الغرفة تم إختياره بواسطة الجمعية العمومية ليتولى تعظيم دور الإيجابيات وتحجيم دور السلبيات بجهد متواصل وإيمان لا يتزعزع وهذا هو منهجنا الذى نتبعه الآن وغداً وفى كل الأوقات.

- إلى أى مدى يحدوك التفاؤل فى إمكانات التطور؟

أحب أن أذكر لك أن الأبحاث العلمية فى مجال الطب أثبتت مؤخراً أن الذين يتعاطون التفاؤل تتكون لديهم حصانة ومقاومة قوية للأمراض وعلى المستوى المعنوى والعملى فإن التفاؤل بإعتباره نظرة مشرقة للعالم يقدم لنا روشتة نجاح تتسم بالتألق الفكرى والتوهج العقلى الذى يسقط من حساباتنا قبول الهزيمة أمام التحديات والعقبات فالتفاؤل من أهم لوازم الإستثمار وتحقيق نتائج باهرة مهما كانت هموم وإشكاليات الواقع . وأنا فى الحقيقة أرى فى التفاؤل مفتاحاً يفتح أبواب الإيمان بقدرتنا على تجاوز كل الصعوبات وتحقيق ما نريد بإصرار وثقة.

- ما هى توقعاتك لغرف الملاحة فى المستقبل؟

أنت حينما تنظر إلى التاريخ ووقائع الأمور ستجد أن كل زمن يأتى وفى ركابه خصائصه وعوامل إختلافه عن المراحل السابقة عليه. على سبيل المثال فقناة السويس كانت تمر بها سفن حاويات ذات أحجام ليست كبيرة بمقياس تطورات القرن الحادى والعشرين ومنذ فترة قليلة شاهدنا أن سفناً تحمل 6 آلاف حاوية و8 آلاف حاوية تمر بها ومع ذلك فأن هناك توقعات تستند إلى حقائق تقول أن قناة السويس ستستقبل سفناً تحمل 10 آلاف ومن بعد ذلك 15 آلاف حاوية ثم يلى ذلك إستقبال سفن طاقتها 18 ألف حاوية وفق تتابع مراحل التطوير إلى جانب أن مثل هذه السفن الضخمة ستتعامل مع موانينا ويشير ذلك إلى أن التسهيلات والخدمات سواء فى قناة السويس أو فى الموانئ لابد أن تتطور على نحو دائم وبالتالى سيوسع ذلك من دوائر الأنشطة وستصبح من ثم غرف الملاحة لاعباً رئيسياً فى كل هذه الأحوال . فغرف الملاحة لكى تضمن إستمرار تقدمها فعليها أن تقرأ جيداً وتعرف ما هو المطلوب منها ومن أعضائها على وجه الدقة. فالعالم من حولنا يتطور بوتائر سريعة ومصر بالتالى تتطور أيضاً وغرف الملاحة لا ينبغى أن تكون إستثناء من ذلك . لذا فإننى متأكد من أن المستقبل سيرى تطور أدوات وفعاليات غرف الملاحة كماً وكيفاً لأنه حينما تتغير المفاهيم تتغير الوسائل والأعمال والأهداف.

- كلمة منك ليست أخيرة لمجتمع النقل البحرى؟

الذين يملكون القدرة على صناعة النجاح والتقدم لابد أن تتشابك أياديهم وتتعانق أفكارهم وتتلاقى أحلامهم لتحقيق ذلك بكل الإصرار والإخلاص . لذلك يسعدنى تقديم وردة عاطرة مع رسالة شكر وتقدير لوزارة النقل وقطاع النقل البحرى وهيئات الموانئ وجميع أعضاء الجمعيات العمومية لغرف الملاحة وجميع العاملين فى مجال النقل البحرى على ما قاموا به جميعاً فى الفترة السابقة ولدى أمل وطيد فى أن الأيام القادمة ستشهد منهم عطاء وفيرا وليس لدى ذرة شك فى أنهم قادرون على ذلك على مستوى الفكر النظرى والتطبيق العملى.

HMM

HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.

HYUNDAI

Loop M

EASTBOUND

	VOY	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Ningbo	Shekou	Port Kelang
LYNX	044 E	25-May	27-May	29-May	**03-Jun**	15-Jun	20-Jun	25-Jun	27-Jun	29-Jun	05-Jul
BKK EXPRESS	029 E	01-Jun	03-Jun	05-Jun	**10-Jun**	22-Jun	27-Jun	02-Jul	04-Jul	06-Jul	12-Jul
WH 601	006 E	08-Jun	10-Jun	12-Jun	**17-Jun**	29-Jun	04-Jul	09-Jul	11-Jul	13-Jul	19-Jul
L.A. EXPRESS	033 E	15-Jun	17-Jun	19-Jun	**24-Jun**	06-Jul	11-Jul	16-Jul	18-Jul	20-Jul	26-Jul

WESTBOUND

	VOY	Shanghai	Ningbo	Shekou	Hong Kong	Singapore	Port Kelang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
WH 601	006 W	14-May	16-May	18-May	19-May	22-May	24-May	**04-Jun**	08-Jun	10-Jun	12-Jun
L.A. EXPRESS	023 W	21-May	23-May	25-May	26-May	29-May	31-May	**11-Jun**	15-Jun	17-Jun	19-Jun

EBX

EASTBOUND

	VOY	Istanbul	Conatanta	Ilyichevsk	Izmir	Damietta	Jeddah	Singapore	Shanghai	Hong Kong
CPH Express	008 E	21-May	25-May	17-May		**04-Jun**		17-Jun	23-Jun	
BANGKOK	021 E	27-May	30-May	31-May	05-Jun	**08-Jun**	11-Jun	22-Jun	29-Jun	02-Jul
Conti Singa	005 E	04-Jun	08-Jun			**18-Jun**	28-May	01-Jul	07-Jul	

WESTBOUND

	VOY	Shanghai	Hong Kong	Yantain	Singapore	Damietta	Istanbul	Conatanta	Ilyichevsk	Izmir
London Senator	985 W	25-May	28-May	28-May	01-Jun	**14-Jun**	17-Jun	20-Jun	21-Jun	26-Jun
H. Renaissance	002 W	08-Jun	11-Jun	11-Jun	15-May	**28-Jun**	01-Jul	04-Jul	05-Jul	10-Jul

MED

EASTBOUND

	VOY	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Jeddah	Port Kelang	Singapore	Chiwan	Shanghai
FORTUNE	003 E	29-May	31-May	03-Jun	**07-Jun**	11-Jun	21-Jun	22-Jun	26-Jun	28-Jun
Golden Wattle	003 E	05-Jun	07-Jun	10-Jun	**14-Jun**	18-Jun	28-Jun	29-Jun	03-Jul	05-Jul
Shenzhen	024 E	12-Jun	14-Jun	17-Jun	**21-Jun**	25-Jun	05-Jul	06-Jul	10-Jul	12-Jul
Scala	001 E	19-Jun	21-Jun	24-Jun	**28-Jun**	02-Jul	12-Jul	13-Jul	17-Jul	19-Jul

WESTBOUND

	VOY	Shanghai	Ningbo	Hong Kong	Chiwan	Singapore	Port Kelang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
Shenzhen	024 W	17-May	19-May	21-May	22-May	25-May	27-May	**07-Jun**	12-Jun	14-Jun	17-Jun
Scala	001 W	24-May	26-May	28-May	29-May	01-Jun	03-Jun	**14-Jun**	19-Jun	21-Jun	24-Jun
Iris	147 W	31-May	02-Jun	04-Jun	05-Jun	08-Jun	10-Jun	**21-Jun**	26-Jun	28-Jun	01-Jul
Efficiency	045 W	07-Jun	09-Jun	11-Jun	12-Jun	15-Jun	17-Jun	**28-Jun**	03-Jul	05-Jul	08-Jul

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office: Tel.: 03 4840680 Fax: 03 4848326 E-mail: hmm@kadmar.com Website: www.kadmar.com

eldeehy@Yahoo.com

المتوددون إلى جلاديهم

أن يحس الإنسان بالقهر فلا غرابة فى ذلك على الإطلاق، أما أن يتعايش مع القهر ويتود إلى من يقهره فهو الغرابة بعينها !! الإنسان العربى يعيش حالة قهر أبدى .. والقهر دائما يولد الإنفجار ما عدا فى عالمنا العربى الممتد من المحيط إلى الخليج تجد العربى المقهور يستطيع التعايش مع القهر على أشلاء الكرامة المبعثرة التى هى كرامته وكرامة أجداده الذين علموا الغرب والأمريكان المبادئ والعلوم والأخلاق .

لكننا تخلينا عن كرامتنا بعدما ابتعدنا عن ديننا الحنيف الذى يحض على الفضيلة فدائماً وأبداً لا حول ولا قوة إلا بالله ... فوسط الأزمات الطاحنة والإحباطات المتتالية لا يبقى أمامنا من ملجأ إلا الله سبحانه وتعالى نلجأ إليه ونستظل بظله ونحتمى بحماه فهو الواسع فى وقت ضاقت فيه الدنيا على رحابتها .. وهو الرحمن الرحيم فى وقت انتزعت فيه الرحمة وانتشرت فيه المظالم .. وهو العدل وقت ضاع فيه الحق وانتشر الباطل .. وهو الجبار المتكبر فى وقت تجبر فيه الناس وظنوا أنهم ملكوا الدنيا وما فيها فنشروا الفساد فى الأرض ونسوا أن هناك خالق جبار قادر على ما لا تتخيله عقولهم وهو الواحد الأحد الذى يقول للشئ كن فيكون.

يارب .. يا قادر .. يا جبار نتوجه إليك بقلوب مفتوحة مخلصة ونرفع أكف الضراعة .. يا حنان يا منان إرفع مقتك وغضبك عنا .. اللهم إحفظ مصرنا وأوطاننا من كل سوء .. اللهم قنا شر الفتن وجنبنا سوء المحن .. قلت فى كتابك العزيز "ظهر الفساد فى البر والبحر بما كسبت أيدى الناس ليذيقهم بعض الذى عملوا لعلهم يرجعون " صدقت ياربى فيما قلت .. لقد ظهر الفساد واستشرى وتجبر صار هو السيد وهو الآمر الناهى .. فساد الذمم وخرابها صار يعشش فى كل المواقع والأماكن .. المظالم زادت عن قدرة المحاكم .. عدم تقوى الله صارت هى العنوان .. إننا نعصى ربنا آناء الليل وأطراف النهار .. المواعظ أمامنا نعيشها لحظة بلحظة ولكن ما أكثر المواعظ وما أقل المتعظين .. وكأننا نعيش حالة سكر أبدى دون أن نرتشف رشفة واحدة .. لا ندرى ما يدور حولنا .. لكننا نعيش نتائج ما يدور فقط والنتائج دائماً ما تعكس المقدمات وتتكرر المأساة .. مقدمات تؤدى إلى نفس النتائج وتدور فى دائرة مفرغة خبيثة .. عدم تقوى الله تؤدى إلى إنتزاع البركة ، وقلة البركة تؤدى إلى شيوع الفساد، وشيوع الفساد يؤدى إلى إنتزاع البركة .. وهكذا نتائج تؤدى إلى مقدمات ومقدمات تؤدى إلى نتائج.

إننا فى مصر المحروسة نحمل تاريخاً عريقاً وحضارة تتحاكى بها الأمم والشعوب .. أجدادنا الفراعنة صنعوا المعجزات وأجبروا التاريخ أن يتوقف ويفتح صفحاته لكى يسجل ويسجل ويسجل ومازلنا نحن رغم كل ما أصابنا نحمل عبق التاريخ .. نحمل داخلنا شرارة كامنة تنطلق فى وقت محدد لتحطم السدود والقيود تلك الشرارة جزء من موروثنا الحضارى .. فنحن أصحاب موروث حضارى يظهر فى وقت الشدة والضيق سلوكيات وتصرفات متحضرة وإن أخذت شكل العصبية رغم أن العصبية ليست عشوائية لكنها بمثابة محفز قوى يستطيع بث الحياة والروح فى الموروث الحضارى الكامن، إننا كمصريين تعرضنا لأزمات عديدة عبر التاريخ الطويل وفى كل مرة ننتفض ونستيقظ ونجبر الليل البهيم أن ينقشع ونستقبل الصباح بأنواره لتبدد الظلام الطويل .. كنا نقف فى الأزمات صفاً واحداً وقلباً واحداً ويداً واحدة فتتحطم الأزمة تلو الأزمة ولا يبقى سوى المعدن المصرى الأصيل ..

ولو استدعينا تاريخنا وحفزنا شرارة الموروث الحضارى لفجرنا أزماتنا الراهنة ولصرنا نموذجاً يحتذى به الآخرون .. إننا وكما قلت مراراً وتكراراً بأننا نعيش أزمات طاحنة ومجرد ما تمر أزمة وتنقشع تبعاتها تتوالد أزمة جديدة .. قلت ذلك كثيراً حتى ملت الكلام والكتابة والقراءة ولكن هل السلبية والهروب هو الحل ؟؟

لقد فكرت فى لحظة صفاء ذهنى عن السبيل الحقيقى للخروج من هذا النفق المظلم وتلك الأزمة التى يعيشها الوطن ولا أقصد بتلك الأزمة – أزمة إقتصادية أو عالمية أو حتى سياسية وإنما أقصد (جو الأزمة) و(حالة الإحباط العام) و(حالة القهر) تلك الأجواء والمشاعر والأحاسيس تولد عنها شعوراً عاماً بعدم الثقة بالنفس وعدم الثقة بالنفس تولد عنه الفشل وأداء مهامنا الموكولة إلينا، إننا تحولنا إلى مجتمع فقد الثقة فى قدراته وصار مجتمعاً بلا أنياب، مجتمعنا يحب إنتقاد كل الأوضاع ويفشل فى التعامل مع كل الأوضاع .

إننى على يقين وعلى ثقة بأن العودة إلى الله والرجوع إلى سيرتنا الأولى هما طريق الخلاص ، ولا تغنى العودة إلى الله أن نعيش حالة (دروشة) ونترك أعمالنا ونعيش خارج جاذبية الواقع ، لا لم أقصد ذلك بالضبط وإنما المقصود هو العودة إلى الله تعالى من خلال سلوكيات إسلامية بعيدة عن التطرف ومن خلال أخلاقيات إسلامية بعيدة عن المغالاة والتنطع .. إذا استحضرنا عظمة الله فى قلوبنا وإذا آمنا وتيقنا بأن الله يراقبنا فى إسرارنا وإعلاننا، إذا حدث ذلك فلابد أن نتقن أعمالنا وعندها سوف تظهر النتائج المبهرة بإذن الله ، لماذا لا نعيش حالة (إيمان مجتمعى) بدلاً من حالة (الإفلاس المجتمعى) لماذا لا نعيش حالة (تقوى) بدلاً من حالة (الفوضى) لماذا لا نعيش فى رحاب الله بدلاً من الرقص على حبل الشيطان لماذا لا تسيطر على المجتمع حالة (حب) لكل القيم والمبادئ والأخلاقيات وحب الوطن .. والإخلاص له فريضة على بنى الإنسان إننى أراها فريضة غاية دون مزايد من أحد، فحب الوطن له متطلبات كثيرة أرى أنها لا تتوافر للأسف فى الكثيرين منا.

اللهم أهدنا جميعاً وطهر قلوبنا وانزع من قلوبنا الغل والحسد ولا حول ولا قوة إلا بالله العلى العظيم .



فيما يبدو

* العلاقات المصرية الأمريكية دخلت مرحلة المطبات الصعبة، الرئيس الأمريكى الذى يتميز بالرعونة والحماقة دخل فى مرحلة خريف الحكم بتوجيه سلسلة من الإنتقادات الحادة للنظام المصرى فيما يخص الديمقراطية وحقوق الإنسان والرئيس مبارك نفد صبره فى تحمل أسلوب الإدارة الأمريكية .. ترى ماذا تخبئه لنا الأقدار خلال الشهور المتبقية فى حكم ذلك الأرعن ؟

* الصراع المحموم بين قضية الغذاء وقضية الطاقة سيؤدى حتماً إلى صراعات وحروب دولية قد تجر العالم إلى حرب عالمية جديدة.

* التناول الحكومى لقضية مصنع أجريوم بدمياط لابد أن يكون قيد البحث والدراسة من المراقبين ، فالحكومة تتعامل مع الأزمة بمنطق اللامنطق واللامعقول ويبدو أن أزمات المجتمع باتت أكبر من قدرة الحكومة.

* ممتاز القط يقول لرئيس الجمهورية (تعلمنا الدلع فى عهدكم ..) والأهرام تقول (مصر تولد من جديد) وأنا أقول .. كان الله فى عون مصر ورئيس مصر من أمثال هؤلاء

كيف تقود شركتك إلى النجاح .. ومنافسيك للجنون؟



بقلم/ وسام غنيم

فى ظل الإنفتاحات الرهيبة فى جميع المجالات وتغير المفاهيم فى العالم أصبح النجاح فى العمل ليس فقط بأن تقيم شركة أو مشروع أو سلعة أو منتج أو تقديم خدمة فقط ولكن النجاح أن تصبح المنافس الأول فى مجالك وأن تقود مسيرة النجاح إلى القمة وتحتفظ بهذه المكانة والتميز والذكاء والمنافسة العلمية المدروسه.
ونحن اليوم نستعرض كتاب يتعرض لهذه القضية للكاتب العالمى جاى كاواساكى فهو يرفع شعار "لا تحارب صغار المنافسين بل أنتق أعداءك من الصفوة"
هذا الشعار الذى إنطلق منه الكاتب جاى كاواساكى فى رصد أفكاره فالعدو القوى أو المنافس القوى يجبرك على أن ترتقى لمكانته قبل أن تتغلب عليه. إما إذا إخترت منافساً صغيراً لتحاربه فإنك تخسر مهما كانت نتيجة المعركة

كيف تربك المنافسين وتتلاعب بهم؟
حاول أولا حل التمرين التالى
كيف تناور إذا ما كنت منافساً لواحدة من الشركات العالمية
إختر واحد من الشركات العالمية أو واحداً من كبار منافسيك وجرب معه أساليب إرباك السوق (market disruption)
تنقسم حرب المنافسة إلى ثلاث مراحل هى:
– مرحلة الإعداد للحرب – مرحلة الإشتباك – مرحلة الردع
لكل مرحلة من هذه المراحل مناورتها وتكتيكاتها التى يجب عليك إتقانها إذا ما كنت تسعى لنجاح شركتك وبقائها فى السوق
تخيل مثلاً أن شركتك ستلعب مباراة فى كرة القدم قبل المباراة لا يكتفى كل فريق بوضع خطة اللعب بل يدرس خطط لعب الفريق المنافس وأسلوب لاعبيه ودرجة مهاراتهم وصفاتهم الشخصية والجسمانية فالفوز فى مباريات كرة القدم لايكون بالضرورة للفريق صاحب أفضل مهارات ذو أفضل خطة. وإنما للفريق الذى يتحسب لمهارات وخطة الفريق المنافس ويدرسها ويبنى خطة إنطلاقة من هذه الدراسة

أولا: مرحلة الإعداد
وتتكون من الخطوات التالية
* إعرف نفسك: قبل أن تعرف منافسيك إعرف نفسك وحدد موقفك وقدراتك، إسئل نفسك هذه الأسئلة
أ- ما هو مجال عمل شركتك؟
ومن هنا سوف تحدد من هم منافسوك فى نفس المجال
ب- كيف ترى شركتك بعد عشر أو عشرين أو ثلاثين سنة من الآن؟
يجب أن يكون عندك رؤية واضحة عن الشركة والأفراد العاملون فيها بما لهم من أمال وطموحات ومدى إحتياجهم لقيادة ذات رؤية واضحة
ج: ما هو نوع شركتك؟
كيف تستطيع أن تقود شركتك بكفاءه ينبغى أن تدرك أنماط العمل ونظام التعبئة والحشد؟ بداخلها. **هناك أربعة أنواع من الشركات:**
1 - **البقرات السمان** : وهى شركات هائلة الحجم وصلت بالفعل إلى مراكز مرموقة بالسوق وتعيش على إحترار إنجازات الماضى دون شعور بخطر يتهددها وهى مثل الكثير من شركات القطاع العام التى تتميز بالديكتاتورية وإنعدام الماركة فى صناعة القرار وهذه الشركات تتميز ببطء الحركة
2 - **قادة الأسواق:** شركات كبيرة الحجم إحتلت مراكز قيادية فى مجالها نتيجة لوجود سلعها وخدماتها تتولى الإدارة الوسطى فيها زمام الأمور وتملك هذه الشركات الموارد اللازمة للدفاع عما حققته
3 - **الشركات الصاعدة** : شركات متوسطة الحجم تتحدى قادة السوق وتسعى لتغيير الوضع الراهن، يفتقد بعض هذه الشركات الموارد اللازمة لتحقيق إنتصارات حاسمة على القادة ولكنها تعوض ذلك بإمتلاكها الحماس وروح المغامرة، هذه الشركات الصاعدة لا تستطيع تحقيق أى كسب دون منافسة القادة فهى تكسب فقط عندما يخسر الكبار
4 - **الفدائيون** : شركات صغيرة الحجم تدخل السوق فى هجمات سريعة وخاطفة فتتوجه إلى فئة محددة بعينها من العملاء تسرقهم من الشركات الكبيرة والمتوسطة
* إعرف عميلك: العملاء هم الأرض التى تحارب لكى تكسبها فعليك أن تحدد الفرق بين من يشترى منتجك ومن منتجك ومن يستعمله
ب – أن تتعامل مع عملائك طبقاً لإستراتيجية واضحة فى تعاملك مع عملائك. إحفظ القاعدة التالية «الإستجابة لرغبات العملاء لا تعنى تنفيذها»
* إعرف منافسك: وذلك عن طريق:
1 – دراسة المنافسين وأفكارهم وقدراتهم وخططهم هى أهم عوامل نجاح الشركات
2 – دراسة المنافسين تتم على مستوى الإدارة العليا فهى مهمة لا يمكن تفويضها لأقسام التسويق
3 – دراسة المنافسين ليست مكلفة بالمرة
4 – إذا وجدت فكرة جيدة لدى منافسيك فلا تتردد فى إقتباسها

كيف تدرس المنافسين
1 – إذهب إلى شركة منافسيك تظاهر بأنك أحد العملاء وراقبهم وهم يبيعونك منتجاتهم.
2 – إشترى منتجات المنافسين لتحللها وتعامل مع إدارة الصيانة وخدمة العملاء لديهم وقيم الخدمات التى يقدمونها.
3 – إستثمر فى الشركات المنافسة: يحصل المستثمرون فى كل شركة على تقارير عن تطور أوضاعها المالية وقوة موقعها ونتائج مشروعتها
4 – إقرأ كل ما يكتب عن منافسيك
5 – إشترك فى الإنترنت للبحث عن أسماء منافسين
* إعرف جيشك: وهم أولاً الموظفين ويتلخص دور القيادة العليا فى تجهيزهم وتحفيزهم للقيام بهذا الدور وإخراج أقصى ما لديهم
* إعرف أدواتك: كما أن للمحارب أدواته ومهماته الحربية التى يتدرب على إستخدامها ليتقنها فيجب أن تكون مثله

ثانيا: مرحلة الإشتباك
إعلم أن لكل ميدان المناورة الحربية التى تناسب وأن المناورة التى تصلح مع شركة من شركات البقرات السمان قد لا تصلح مع شركة من شركات الفدائين، يمكن تصنيف مناورات الحرب التنافسية كما يلى:
1 – **مناورة السعر/ الجودة**
إذا أدرك المنافس بتخفيض أسعار منتجاته بل تقتدى به وتخفض أسعارك فهذا الأسلوب شديد الخطورة، الأفضل أن تناور برفع جودة منتجاتك أو جودة خدمات ما بعد البيع بهذا تخلق نوعاً من النقلة أو التحول لصالحك.
2 – **مناورة الإبتكار الموقوت**
مناورة هجومية تعتمد على مبدأ "الهجوم خير وسيلة للدفاع"
يكون ذلك بمباغته المنافسين بطرح منتج جديد تماماً فى الوقت المناسب فتهتز الأسواق فتسعى هذه المناورة لتحقيق إنتصارات خاطفة قصيرة الأجل بصفة دورية
3 – **مناورات قنوات التوزيع والتسويق**
يحاول كل منافس دائماً تامين السوق التى يعمل بها ضد دخول أو تسلل غيره من الشركات وهناك هنا طريقتان.
أ– المناورة بالمنتج الجديد: حيث تخلق الشركة الطلب على منتجها الجديد بإستهداف شريحة جديدة من الجمهور تحتاج للمنتج بالفعل ولا يتم ذلك بالترويج والرسائل التسويقية أو الإعلان بالصحف وإنما بإرسال عينات من المنتج نفسه إلى المستهلك وتعويده عليه ومنحه تسهيلات لا تقدمها الشركات القائمة
ب– المناورة بتطوير المنتج القائم: القاعدة الأولى: لا تهتم بأية تعديلات على منتجك إلا فى حالة واحدة وجود منافس لك. هذا لا يعنى ألا تحاول تطوير منتجاتك القائمة بل يعنى أن لا تنفذ التطويرات إلا عندما تضطر لها
القاعدة الثانية: لا تنفذ أية تعديلات على منتجك إلا بعد أن تدرس منتج المنافسين ودرجة إستجابة العملاء له
القاعدة الثالثة: لأن السوق يمتلئ بالمنافسة إلغى القاعدة الأولى
4 – **التحالف مع جيوب المقاومة**
مناورة فعالة تماماً عندما يتعلق الأمر بتغيير قيم السوق لصالح شركتك وضد منافسك "جيوب المقاومة" هى الشرائح المتضرره من سيطرة منافسك على السوق هذه الشرائح قد تكون من عملاء منافسك أو عمل يتعاملون معه أو من منافسيه
5 – **الهجوم على نقاط الضعف وتجنب نقاط القوة**
أى لا تنافس الأخرين فيما يمتلكون من نقاط قوة بل نافس فيما يغفل من نقاط ضعف

ثالثا: مرحلة الردع
عندما تحقق النصر إبدأ بتعزيز موقفك التنافس وتأمين الأرض (العملاء) التى كسبتها من منافسيك وذلك بإقامة الدفاعات التالية
1 – تعزيز الجبهة الداخلية
2 – إقتنص الفرص
3 – إستراتيجية الخط الكامل
4 – حول عملاءك إلى مسوقين
5 – حول من الشئ البسيط شئ كبير
والآن بعد أن عرفت كل شئ عن أصول المنافسة
تذكر الآتى: تدور حرب المنافسة حول إحتلال الشركة لشرائح جديدة من العملاء أو تحرير شرائح من العملاء يحتلها المنافسون

رؤية مصرية :
دوامة المصائب أمام غياب الضمائر

بقلم/ ولاء حمزة

أصبحت تتوالى علينا الكوارث والمصائب أمام غياب الضمائر الواحدة تلو الأخرى وكأن قدر المواطن المصرى أن يظل فى دوامة دائمة فكلما تقدم العمر أصبح الفرد يترحم على زمان وليالى زمان والسطور القادمة ستستعرض بعض مما يعانيه المواطنين لعل يجئ يوم وتستيقظ فيه ضمائرنا ونجد من يرأف بحالنا .. ولا تعليق!!!

نسخر من تهديد إسرائيل بضرب السد وهناك بالفعل من قام بالسرقة والنصب

سخرنا من إسرائيل عندما هدد يوماً أحد مجانينها بضرب السد العالى وأكدنا أن يد إسرائيل ستقطع لو تهورت وفعلت ذلك ولكن تخيل عزيزى القارئ أن يجئ اليوم الذى يسرق فيه هذا السد بواسطة لص إستخدم قارباً صغيراً!!! نعم هذا ما حدث بالفعل فهناك كابل طوله 290 متراً حسب رواية صحف المعارضة، 220 متراً حسب رواية صحف الحكومة – ليست هذه مشكلة – ووزنه حوالى 2 طن . كابل بهذا الحجم سرق بالفعل من السد !!وهذا هو الحادث الثالث من نوعه والسؤال الذى يطرح نفسه كيف نحمى أنفسنا من تهديدات العدو ونحن لا نستطيع حماية السد العالى من اللصوص أين حراسة هذا السد؟ أين رجال الأمن كيف نشعر بحماية الأمن القومى لنا وسط أسلحة العدو الفتاكة من طائرات وقنابل وصواريخ أين .. وأين.. وأين؟

ما الهدف من إرباك المواطن العادى بإستمرار؟

من يتمعن النظر فى وقت قرار إنشاء محافظتين جديدتين (حلوان – 6 أكتوبر) وإعادة التقييم الإدارى لعدد من المحافظات يلاحظ أنه قرار سياسى جداً بعيد النظر إن كان البحث عنه الإصلاح أو التحسين وكأن الحكومة أرادت من الشعب أن ينصرف عن التفكير فى مشاكله الأساسية ومنها أزمة الخبز وغلاء الأسعار و..

فهذا القرار جاء للمواطن العادى مفاجأة حيث أن كثير من المواطنين بدون أى تنويه أصبحوا تابعين لمحافظة أخرى والصديق الذى يسكن فى الشارع المقابل أصبح تابع لمحافظة أخرى فى حين أنه فى أوروبا والدول المتقدمة لا يستطيعون تغيير أسم شارع دون استئذان سكانه أو قطع شجرة دون أخذ موافقة جيرانها ولكن التساؤلات التى تطرح نفسها الآن هل هذا القرار سبقته دراسات خصوصاً فيما يتعلق بخدمات النقل والمواصلات والمنشآت الإدارية الخاصة باستحداث هذين المحافظتين الجديدتين وأيضاً هل تم النظر فيما سيعانيه المواطن العادى التابع لهاتين المحافظتين من تغيير كل بياناته وإستخراج أوراق رسمية جديدة خاصة به وبأبنائه من بطاقات وشهادات ميلاد وجواز سفر وأيضاً شهادات الوفيات والمعاشات وغيرها .. وكأن المواطن المصرى العادى يجب أن يعيش فى أزمات متلاحقة . فما هى قيمة الفرد العادى أمام هذه القرارات العشوائية؟!!

– وما هو موقف النائب الذى اختير فى دائرة ثم أصبح فى حيز جغرافى تابع لمحافظة أخرى؟

– كيف تصدى شاه إيران لظاهرة تهريب الدقيق؟

فى عهد حكم الشاه لإيران تفشت ظاهرة تهريب الدقيق من الأفران كما هو الحال الآن فى مصر حيث تجرى هذه العمليات على قدم وساق مما أدى إلى وجود أزمة حقيقية وهى أزمة طوابير الخبز الشهيرة فى كل أنحاء مصر.

وفى ايران أراد الشاه تحجيم هذه الظاهرة فتحركت واستجابت على الفور الكوادر الأمنية السرية وأعلنت مرسوم يقضى بإعدام كل من يدان بتهريب الدقيق من الأفران وفى أحد أفران (طهران) كان الحدث والعبرة والاعتبار لكل أفران إيران حيث تم إعدام صاحب الفرن ببطن فرنه أحتراقاً بالنيران وبإعدامه تم إعدام ظاهرة التهريب بإيران ولكن فى مصر ماذا فعلنا؟ لقد تفشت الظاهرة بصورة لا إنسانية حيث أن الأفران تستقبل "الشيكارة" زنة 50 كجم بسعر 8 جنيهات وتبيعها فى الأسواق السوداء بسعر 100 من الجنيهات فأكثر !! فلابد من تغليظ العقوبة لهؤلاء المهربين مع فرض ضرائب ومستقطعات حتى يتم استرداد جزء من كرامة هذا المواطن الـ ".." مع تكاتف الجهات المختلفة لحل هذه الأزمة بأسرع وقت ممكن رأفة بالمواطنين الغلابة.

- هل أصبحنا حقاً من آكلى لحوم "الحمير"؟

– فى العام الماضى صرحت الصحف بأنه تم تصدير جلد 160 حماراً إلى الصين ووقتها تبنى أحد نواب الشعب بتقديم طلب إحاطة واستجواب لهذا الموضوع والأسئلة التى تطرح نفسها هى أين لحوم هذه الحمير وهل أصبحنا حقاً من آكلى لحوم الحمير فهناك قضيتان شهيرتان تم الإعلان عنهم وكانت ضمن قضايا الرأى العام حيث تم الكشف عن ذلك بالتعاون بين أجهزة الأمن وأجهزة الطب البيطرى كما أعترف أحد الجزارين الغشاشين بأنه يقوم بأعداد وتجهيز لحوم الحيوانات النافقة وبيعها للناس على أنها لحوم طازجة بعد القيام بخلطها ببعض اللحوم المستوردة أو بعد إضافة كميات لا بأس بها من الملح والتوابل كأنها لحم مفرومة حتى لا يتمكن أحد التعرف على إنها لحوم فاسدة فمن يدرى ويدرك جيداً أنه لم يجئ يوم وتناول أحد هذه اللحوم وسط غياب الحقيقة .. أتمنى أن يجئ يوم تستيقظ فيه ضمائرنا قبل فوات الأوان حيث يوم الحساب ..

- الحكومة فى عيون الصحافة:

ظهرت فى الآونة الأخيرة العديد من المقالات التى تؤكد على فشل الحكومة حيث أن النظام هو المسئول عن هذا الفشل ومن بين هذه المقالات كتابات كل من أ/ محمد بغدادى و د/ طارق عباس بجريدة المصرى اليوم الوقورة وما يلفت النظر فى هاتين المقالتين استشهاد كتابها على دلائل مؤكدة وإليكم بعض من هذه الإستشهادات

* فشلت الحكومة فى إدارة إستاد القاهرة لأنه يحقق خسائر سنوية من 4 إلى 8 ملايين فطرحته فى مناقصة دولية لإدارته بواسطة شركة أجنبية وقال رئيس جهاز الشباب والرياضة بكل فخر أن هذه الشركة ستحقق أرباحاً قدرها 60 مليون جنيه سنوياً بدلاً من خسارة 8 ملايين جنيه فالكاتب يتساءل هل هناك فشل أروع من هذا . حكومة لا تستطيع أن تدير إستاداً رياضياً فكيف تدير شئوون دولة ؟؟!!

* فى العالم كله تحاول الحكومة تسخير ما لديها من إمكانات وموارد لخدمة الناس وإذا فشلت رحلت حفاظاً على ماء الوجه أما فى مصرنا الغالية فالشعب هو الذى يجب أن يرحل!!

* عدد حوادث الطرق خلال عام 2007/2008م بلغ 100 ألف حادثة راح ضحيتها 73 ألف مواطن برئ .. وهذا العدد يفوق عدد القتلى فى الحرب الأهلية فى العراق.

* تدهور مركزنا فى القدرة التنافسية فى السياحة على مستوى العالم إلى المركز الـ 66 بعد أن كنا نشغل المركز الـ 58 فى العام الماضى كما إننا نحتل المركز الثانى عالمياً فى تدنى الأسعار السياحية بعد أندونيسيا ومصر لديها 6 مواقع للتراث العالمى فلدينا ثراء فاحش فى المزارات التاريخية والسياحية ولكن لدينا غباء فاحش فى تقديم الخدمات السياحية .

* فى العالم كله تتخذ القرارات بعد طول دراسات ومناقشات وأبحاث أما فى مصر فالقرارات تولد فجأة وربما بالصدفة دون ترتيب وبدون داع المهم أن تاتى ، فى عام 1996صدر القرار بإنشاء وزارة "الإدارة المحلية " وبعد عام واحد تغير أسمها وأصبح وزارة (التنمية الريفية) ثم سميت وزارة (التنمية المحلية) ثم أدمجت فى وزارة التخطيط ثم ألغيت وزارة (التخطيط) ومن يدرى ماذا بعد؟!

* فى العالم كله ينتخب المحافظون، والبرلمانات ما هى إلا تجسيد حى لإرادة الشعوب والمتحدث باسمهم أما فى بلادنا فالمحافظون يعينون بالأمر المباشر والناس تتسول من أعضاء البرلمان خاصة بعد نجاحهم وجلوسهم تحت القبة وانشغال بعضهم بالتربح من تأشيرات الوزراء وكبار المسئولين مقابل غض الطرف عن مصائر عباد الله.

* كما تتبارى الحكومات المتعاقبة منذ ربع قرن فى التستر على الفساد : فالقطارات المحترقة لم تصدر قرارات إدانة لأحد المتهمين لأنهم كبش فداء وحماهم القضاء المصرى من بطش رؤسائهم الذين قدموهم للمحاكمة .. أما العبارة (السلام 89) فقد أعلن منذ أيام المسئول عن سلامة السفن أن السفينة كانت سليمة وخالية من أى عيوب وكل شروط الأمن والسلامة كانت متوفرة فيها !! أما تقارير قرب الدم الفاسدة التى أكدت اللجان الفنية عدم مطابقتها فإنها أخذت براءة!! أما المبيدات والأسمدة المسرطنة والمياه الملوثة والأدوية الفاسدة وقطع الغيار المضروبة فكلها جرائم ليس لها أصحاب ولم نسمع عن محاكمة مسؤول أو استقالة وزير مختص بسببها !!

- بحلول منتصف إبريل من كل عام : المدارس بلا تلاميذ وأحياناً بلا مدرسين أيضاً

من يذهب فى جولة ميدانية إلى مدارس مصر سيلاحظ إنها بلا تلاميذ وأحياناً بلا مدرسين أيضاً فهذه ظاهرة لافته للنظر خاصة فى الآونة الأخيرة حيث أن طلاب المدارس لا يذهبون إلى المدارس وغالبيتهم لا يتعاملون مع الكتاب المدرسى المقرر فهناك إعتماداً كلياً على الكتب الخارجية وهذه حقيقة مؤكدة .. فمن المفترض أن الفصل الدراسى الثانى عبارة عن أربعة أشهر من منتصف فبراير حتى منتصف يونيو ولكن الذى حدث أنه كان شهرين فقط من نصف فبراير حتى منتصف إبريل فالمدارس أصبحت خالية من الطلاب منذ تغيرت درجة حرارة الجو أى إنه بعد عيد شم النسيم بالتحديد فما جدوى الإلتزام بتحديد مواعيد الدراسة حتى شهر يونيو إذا كانت هذه المواعيد لا تحترم وما معنى أن تنتهى إمتحانات الثانوية العامة فى شهر يوليو إذا كان التلاميذ أنهوا دراستهم فى شهر إبرايل؟!! فلابد من إعادة النظر فى دور المدرسة مع إعادة النظر فى شكل ومحتوى المناهج الدراسية وأيضاً يجب أن يكون هناك عملية تشويق لدى الدراسة من جانب إستخدام المعامل والأنشطة ليعود دور المدرسة الريادى التى أنتجت لمصر أبدع علمائها وكتابها!!

همسات:

- أحسن وقت لإعطاء النصيحة عندما تطلب منك.
- تجاهل الحقيقة لا يعني أنها غير موجودة.
- عداوة العاقل أقل ضررا من مودة الأحمق.
- أعرف الكلمة التى ينطق بها لسانك حتى لا تضر الآخرين وأنت أولهم .

فنجان شاى يومياً يفيد خلايا المخ:



أكدت آخر الدراسات أن شرب فنجان شاى يفيد المخ حيث يبطئ تدهور الخلايا ويحافظ على سلامة العقل، ويقول الباحثون فى سنغافورة أن الشاى له قائمة طويلة من الفوائد حيث تبين أن مادة "الكاتشين" الموجودة فى الشاى تحمى خلايا المخ من تراكم البروتين المدمر على مدار السنين مما يساعد المخ على الإحتفاظ بقدراته.

العلاقة بين الزواج السعيد والصحة

أكد فريق من العلماء الأمريكيين أن هناك علاقة تربط بين الزواج وبين الأحوال الصحية فالزواج السعيد يتسبب فى إنخفاض ضغط الدم بالنسبة للزوجين مما يترتب عليه أستقرار حالتهما الصحية بالمقارنة بالزوجين المصابين بالتعاسة الزوجية مما يؤدى إلى أرتفاع ضغط الدم ويتم أستقرار الحالة الزوجية بالشعور بالرضا والإقتناع بظروف الحياة وقلة الضغوط العصبية التى يتعرضان لها فى حياتهما.

من عالم الأحجار الكريمة

* **اللؤلؤ:** يعتقد الهنود أنه يحميهم من الشرور.
* **الياقوت:** يقوى المناعة ويؤمن المرء ضد أى أذى.
* **الفيروز:** يستخدم كتعويذة ضد سقوط الفارس من على ظهر فرسه.
* **الأوبال:** يقال أن عقداً من الأوبال يحفظ الحياة ويحافظ على لون الشعر الأشقر.
* **التوباز:** أعتقد القدماء أنه خير علاج للاضطرابات النفسية والجسدية وعلاج شاف للنزيف وأمراض القلب بينما اعتبره اليونانيون رمزاً للقوة ومهدئاً جيداً للشعور بالغضب كما أنه يضفى الإحساس بالسعادة والفرح.

من هو قاسم أمين؟

هو محرر المرأة المصرية من مواليد 1863م ورحل فى 23 إبريل 1908 ، صاحب كتابى "المرأة الجديدة" و"تحرير المرأة" ، بعد وفاته بثلاثين عاماً أدلت أرملته بتصريح للصحف تقول فيه:

(لون كان زوجى حياً لما كان يرضى عما وصلت إليه المرأة - آنذاك - من تحرر وأستهتار)!!

فما بالك عزيزى القارئ لو كان يعيش فى القرن الـ 21 !!

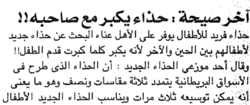
علاقة السياسة بالزهور

كما هو معروف دور الزهور ونباتات الزينة والبهجة ولكن تعدى ذلك إلى السياسة فقد إتخذت بعض الزهور كشارات لدول مثل اللوتس رمز لمصر الفرعونية والريحان لألمانيا والأرز للبنان ويلغ القرنفل كما يقول المؤرخ التاريخى إبراهيم عنانى حداً من إعجاب الناس به لدرجة مارى إنطوانيت إمبراطورة فرنسا كانت زهرتها المفضلة وكانت تخفيها فى ملابسها كما جعل أحد الملوك فى العصور الوسطى حاشيته يمضغون القرنفل قبل التحدث إليه لتفوح رائحته العطرية من أفواههم أما زهرة البنفسج فهى زهرة وطنية فى أثينا القديمة وزهرة نابليون بونابرت المفضلة.

حكمة العدد :

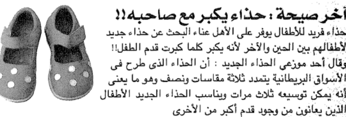
لا يوجد إنسان كامل .. إلى أن تقع فى حبه

آخر صيحة : حذاء يكبر مع صاحبه!!



حذاء فريد للأطفال يوفر على الأهل عناء البحث عن حذاء جديد لأطفالهم بين الحين والآخر لأنه يكبر كلما كبرت قدم الطفل!!

وقال أحد موزعي الحذاء الجديد : أن الحذاء الذى طرح فى الأسواق البريطانية يتمدد ثلاثة مقاسات ونصف وهو ما يعنى أنه يمكن توسيعه ثلاث مرات ويناسب الحذاء الجديد الأطفال الذين يعانون من وجود قدم أكبر من الأخرى



دنيا المرأة نصائح 2008 لكل إمرأة

ريجيم السلطة

مع ريجيم السلطة يفقد الجسم 3 كيلو جرامات من الوزن فى أسبوع واحد يشترط أن يتم تناول وجبة كبيرة من السلطة مرتين كل يوم وكل منها تحتوى تقريباً على 200 كالورى وحده حرارية أى ما مجموعة 400 كالورى فى اليوم ويمكن إختيار الـ 400 وحده حرارية المتبقية حسب ذوق ورغبات الإنسان على إعتبار أن جسم الإنسان يحتاج إلى 800 وحده حرارية

* ومن المهم جداً شرب كوب صغير من عصير الكرفس قبل نصف ساعة من موعد الأكل لأنه يساعد على الريجيم كثيراً

عالم حواء وأقنعة طبيعية لمحاربة التجاعيد

قناع الموز واللبن: يستخدم بهرس ثمرة موز مخلوطة باللبن ويوزع على البشرة ثم يزال بعد 15 دقيقة بالماء الفاتر

قناع كريم العسل المسائى: يدفأ 4 ملاعق كبيرة لبن و 2 ملعقة عسل أبيض ثم يضاف إليه 10 ملاعق كبيرة كريم أساس وصفار البيضة و4 نقاط من زيت المر ويتم خلطهما جيداً لمدة 3 دقائق ثم يوضع فى الثلاجة

قناع كريم شمع النحل والزيوت المضاده للتجاعيد :

يذاب ملعقة ونصف ملعقة كبيرة شمع النحل وملعقة صغيرة لانولين ويتم تسخينهم ثم يضاف زيت اللوز وزيت الزيتون ويقلب 2 ملعقة كبيرة جلسرين فى 6 ملاعق كبيرة ماء الورد ثم يضاف الإثنان للخليط السابق ويقلب حتى يبد تماما

● أفضل عشاء لريجيم صحى

- قطعة متوسطة من الجبن القريش مع الخيار والطماطم
- ممنوع أكل أى نوع من أنواع النشويات
- ممنوع شرب المشروبات الغازية ويفضل مشروب طبيعى ساخن

وصفات ذهبية لجمال شفتيك

علاج تشقق الشفتين :

- يمكن إستخدام مرهم زيت اليقطين
- يمكن إستخدام مرهم مكون من زيت جوز الهند ونصف ملعقة من الكاكاو وملعقة زيت اليقطين ويتم إذابتهم فى برطمان زجاجى صغير ويوضع على قدر من الماء الساخن بعد غلق البرطمان جيداً مع تحريكه حتى الإمتزاج التام

كريم العسل لتجميل الشفتين

ملعقة عسل نحل ونصف ملعقة شمع العسل وملعقتين من زيت اللوز ويتم عمل الكريم بإذابة المكونات ووضعهم فى برطمان للإستعمال اليومى

للحصول على أسنان بيضاء خالية من التسوس



2 ملعقة كبيرة من أوراق المرمية الطازجة، 2 ملعقة كبيرة ملح الطعام

توضع أوراق المرمية والملح فى وعاء وتدق لعمل عجينة وتوضع فى فرن دافئ حتى تصبح عجينة صلبة وبعد ذلك قومى بسحقها ووضعها فى زجاجة مغلقة الأحكام وإنتظرى يومين.

ثم إبدئى بإستخدامها وأفركى أسنانك ببودره المرمية

فندق ميريديان هليوبوليس

سياحة





نجوم بفندق مريديان هليوبوليس

إستضاف فندق مريديان هليوبوليس طاقم تصوير المسلسل التليفزيوني (عسكر وحرامية) المنتظر عرضه عن قريب في الشاشة الصغيرة .المسلسل بطولة عزت أبو عوف ،عزت العلايلي ،سوسن بدر ونخبة كبيرة من النجوم .

المسلسل من إخراج عبد العزيز السكري الذي أبدى إعجابه الشديد أثناء تصوير مشاهد المطاعم و بالأخص مطعم (الماركوبولو) الذي تم تجديده بأحدث التصميمات و الجناح الدبلوماسي بطابق رجال الأعمال (الرويال كلوب) حيث أبدى إعجابه أيضا بالخدمة المتميزة المعروف بها في فندق مريديان هليوبوليس.

و يظهر فى الصورة من اليمين نهال زمزم مديرة الاتصالات التسويقية و العلاقات العامة ،ممدوح فرج مدير عام الفندق بالإنابة ،الفنان عزت أبو عوف و المخرج عبد العزيز السكري.



راي عام بفندق مريديان هليوبوليس

أقام نادي روتا ري مدينة نصر برئاسة الأستاذ / حلمي السعيد اجتماعهم الدوري بفندق مريديان هليوبوليس ؛حيث استضافوا أبطال المسلسل العربي الشهير "قضية رأي عام " .المسلسل بطولة الفنانة اللامعة يسرا و الفنان القدير سامي العدل، و هذا لمناقشة أحداث المسلسل و استبدال الحوار من حيث الأداء المثير الذي جعل هذا المسلسل رأي عام المجتمع.

و بحضور لفيف من سيدات المجتمع و أعضاء النادي كان في استقبالهم ممدوح فرج مدير عام الفندق و نهال زمزم مديرة الاتصالات التسويقية و العلاقات العامة حيث التقطوا ـورة تذكارية مع الضيوف، و عقب إتمام الندوة أشاد الجميع بحسن المعاملة.

منظور جديد بفندق مريديان هليوبوليس



"فنادق و منتجعات ستاروود العالمية علامة تجارية قوية تناسب روح العصر"،هذا و لقد نظمت إدارة فندق مريديان هليوبوليس دورة تدريبية تدور حول "ثقافة الخدمة " علي مدار خمسة أيام حيث شارك في هذا التدريب جميع رؤساء و مديري الأقسام بالفندق و أتت خصيصا" رنا طعمه "رئيسة التدريبات "لثقافة الخدمة" لفنادق و منتجعات ستاروود العالمية لمنطقة الشرق الأوسط و بالتعاون مع" ماهيتاب الهلالي" مديرة قسم التدريب بالفندق ليكون فريق مريديان هليوبوليس أول فنادق مريديان بمصر أتمت هذا التدريب.

و يظهر في الصورة التذكارية :ممدوح فرج مدير عام فندق مريديان هليوبوليس يتوسط فريق عمله المشاركين في الدورة.

المطرب اللبناني الأصل بفندق مريديان هليوبوليس

أقام مؤخرا المطرب جاي مانوكيان فرنسي لبناني الأصل بفندق مريديان هليوبوليس ،و هذا لإحياء حفل بالجامعة الألمانية بالقاهرة .

أشاد المطرب الشهير بإعجابه الشديد بالفندق حيث الخدمة المميزة المقدمة له بحسن الضيافة المعروف بها فندق مريديان هليوبوليس .

و يظهر في الصورة التذكارية من اليمين مي احمد منسقة العلاقات العامة ،ممدوح فرج مدير عام فندق مريديان هليوبوليس ،المطرب جاي مانوكيان ،محمد إدريس مدير إدارة المبيعات و التسويق و روجر جاسبر مدير أعمال المطرب جاي.

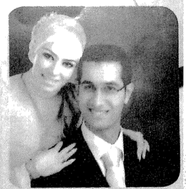
أسبوع تايلاندي بفندق مريديان هليوبوليس

في إطار النجاح و التميز الذي حاز به " رشاوادي" المطعم التايلاندي بفندق مريديان هليوبوليس حيث اكتسب سمعة أفضل المطاعم ، نظم فندق مريديان هليوبوليس أسبوع الأكلات التايلاندية مع امهر الطهاة التايلانديين و علي هذا الإطار حضر سعادة سفير مملكة تايلاند" نوبادون تبيتاك" حفل عشاء مع نخبة من السفراء و منهم سعادة سفير بروناي" محرم بن بيا" ، سعادة سفير كندا" فيليب ماكينون" ، سعادة سفير اندونيسيا "عبد الرحمن محمد فاشير" ، سعادة سفير الهند "جوييناثان" ، سعادة سفير كوريا الشمالية "يانج ميونج سون" و سعادة سفير ميانمار" يو سو ميينت"، سعادة سفير الفلبين "اوسكار جي فالينزويلا" ، سعادة سفير فيتنام" لي تيان با" ، سعادة سفير كوريا الجنوبية "دال هو شانج" و ممثلي عن دول ماليزيا ،سنغافورة،الولايات المتحدة الأمريكية،اليابان و جامعة الدول العربية و كان من ضمن المدعوين أيضا باري كارين المدير الإقليمي لمنتجعات ستاروود مصر و مدير عام فندق مريديان الهرم.

و كان في استقبال السادة كبار الزوار ممدوح فرج مدير عام الفندق،محمد إدريس مدير إدارة المبيعات و التسويق،احمد يوسف مدير الأغذية و المشروبات و نهال زمزم مديرة الاتصالات التسويقية و العلاقات العامة.



مجتمع إنترناشيونال



فى حفل عائلى تمت خطوبة الأنسة/ مريم إبنة الأستاذ/ محمود زكى نصر والسيدة/ فهمية حسنى حسن بقطاع النقل البحرى إلى المحاسب/ إبراهيم على ألف مبروك





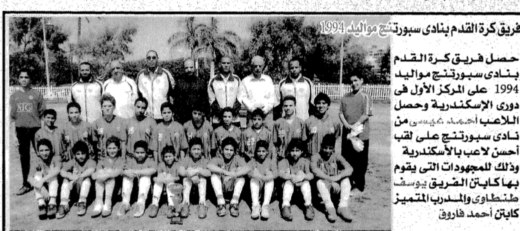
أسرة تحرير المجلة تهنئ الزميلة وسام غنيم والأستاذ طاهر طوسون

تهنئة للخطوبة المباركة من شركة تنمية ميناء السخنة للعروسين محمود كامل و شيماء صابر

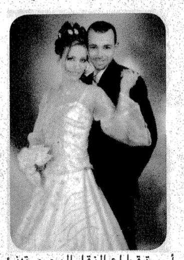


تهنئ أسرة قطاع النقل البحرى الأستاذ/ محمد صلاة الزين وعروسه رحاب أحمد بالزفاف السعيد

فريق كرة القدم بنادى سبورتنج مواليد 1994



حصل فريق كرة القدم بنادى سبورتنج مواليد 1994 على المركز الأول فى دورى الإسكندرية وحصل اللاعب أحمد [illegible] من نادى سبورتنج على لقب أحسن لاعب بالأسكندرية وذلك للمجهودات التى يقوم بها كابتن الفريق يوسف طنطاوى والمدرب المتميز كابتن أحمد فاروق



أسرة قطاع النقل البحرى تهنئ الأستاذ محمد السيد شحاته وعروسه شيماء بالزفاف السعيد



تم تكريم المهندسة/ نادية حماد مدير إدارة الصيانة وكبير المهندسين بهيئة موانى البحر الأحمر «بلقب الأم المثالية» من نقابة المهندسين المصرية وذلك لما قدمته من عطاء متواصل إتجاه أسرتها .. وما قامت به من أعمال جليلة فى مجال عملها

مع خالص التمنيات بدوام الرفعة والنجاح
عبد الرحيم مصطفى



يهنئ الريان/ أحمد رياض زوجة نجله الريان/ عمرو أحمد رياض المرشد بشركة سوميد الأستاذة/ غادة محمد عبد الفتاح المعيدة بتجارة الإسكندرية قسم إنجليزى جامعة الإسكندرية لحصولها على درجة الماجيستير فى إدارة الأعمال الدولية وقد شكلت لجنة المناقشة من

أ.د فريد النجار أستاذ إدارة الأعمال

أ.د عبد السلام أبو قحف وكيل كلية التجارة للدراسات العليا والبحوث

أ.د نهال فريد أستاذ التمويل بالكلية

أ.د على مسلم أستاذ إدارة الأعمال المساعد بالكلية

مع أطيب التمنيات بمزيد من التفوق



فاروق مورو — بتول مورو — جودى حسن فوزى — أية محمد سعد

من جدو فاروق مورو



نوران محمد على — چيهان محمد على — عبد الرحمن محمد على — دنيا مصطفى سعيد